



**Vers un après- tourisme ? : la figure de l'itinérance  
récréative pour repenser le tourisme de montagne :  
études des pratiques et de l'expérience de l'association  
Grande Traversée des Alpes**

Libéra Berthelot

► **To cite this version:**

Libéra Berthelot. Vers un après- tourisme ? : la figure de l'itinérance récréative pour repenser le tourisme de montagne : études des pratiques et de l'expérience de l'association Grande Traversée des Alpes. Géographie. Université de Grenoble, 2012. Français. NNT : 2012GRENH007 . tel-00759224v2

**HAL Id: tel-00759224**

**<https://theses.hal.science/tel-00759224v2>**

Submitted on 18 Sep 2013

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## THÈSE

Pour obtenir le grade de

## DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE GRENOBLE

Spécialité : Sciences de l'homme, du politique et du territoire/Géographie

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

**Libéra BERTHELOT**

Thèse dirigée par **Philippe BOURDEAU**  
préparée au sein du **Laboratoire UMR PACTE/Territoires**  
dans **l'École Doctorale 54**  
**Sciences de l'Homme, du Politique et du Territoire**

## **Vers un après-tourisme ? La figure de l'itinérance récréative pour repenser le tourisme de montagne. Etudes des pratiques et de l'expérience de l'association Grande Traversée des Alpes.**

Thèse soutenue publiquement le **29 juin 2012**  
devant le jury composé de :

**M. Vincent VLES**

Professeur d'aménagement et d'urbanisme, Université de Pau  
(Rapporteur)

**M. Christophe CLIVAZ**

Professeur de gouvernance et politiques touristiques comparées,  
Institut universitaire Kurt Bösch (IUKB) de Sion, Suisse (Rapporteur)

**Mme Isabelle LEFORT**

Professeur en Géographie, Université Lumière Lyon 2 (Présidente)

**Mme Liliane BENSACHEL**

Ingénieur de recherche et de formation, Université de Grenoble 2  
(Membre)

**M. Gilles CHAPPAZ**

Association Grande Traversée des Alpes (Membre)

**M. Jean CORNELOUP**

Maître de conférences, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand  
(Membre)

**M. Luc VACHER**

Géographe, Maître de Conférences, Université de La Rochelle  
(Membre)

**M. Philippe BOURDEAU**

Professeur, Université Grenoble 1, Institut de Géographie Alpine  
(Directeur de thèse)





## REMERCIEMENTS

*Si la rédaction du manuscrit de thèse est un travail relativement solitaire, fort heureusement ces années d'apprentis chercheuse ont aussi (et peut-être surtout) été marquées par la richesse des rencontres et du travail collectif. Je tiens donc à remercier ici toutes les personnes qui m'ont aidé directement ou indirectement dans l'aboutissement de ce travail.*

*Je remercie en premier lieu mon directeur de thèse, Philippe BOURDEAU, tant pour son encadrement scientifique que son approche humaine du binôme directeur-doctorant. Ces années passées à travailler ensemble vont, je crois pouvoir le dire, au-delà de la dimension strictement professionnelle. Merci donc pour ces années de collaboration et pour cette rencontre.*

*Je tiens également à exprimer ma reconnaissance aux membres du jury, Liliane BENSÂHEL, Gilles CHAPPAZ, Christophe CLIVAZ, Jean CORNELOUP, Isabelle LEFORT, Luc VACHER, Vincent VLES pour avoir accepté d'évaluer ce travail et d'en discuter le propos.*

*En tant que thèse CIFRE, ce travail n'aurait pu être effectué sans la proposition initiale de Gilles CHAPPAZ et l'accord des directeurs de la GTA. Le premier, Jean-Pierre LYARD l'a favorisé et reçu avec enthousiasme, le second Guy CHAUMEREUIL a permis qu'elle perdure avec une certaine bienveillance, et la dernière Muriel FAURE en a entendu les résultats avec un certain intérêt.*

*Ce travail s'insère aussi dans une dynamique collective de laboratoire de recherche et plus particulièrement de groupe de recherche dont je tiens ici à remercier les membres pour l'émulsion intellectuelle qu'ils entretiennent autour d'eux. Je pense donc particulièrement à Philippe BOURDEAU, Jean CORNELOUP et Pascal MAO, mais aussi aux doctorants (Claire, Marc, Jeff, Niels, Lisa, Brice, Zolve, Nicos) et ceux qui vont vivre le CERMOSM comme lieu d'échange : Samya KALBAOUI et Nicolas ROBINET.*

*Le point final de ce parcourir est aujourd'hui possible grâce aux personnes côtoyées au quotidien dans la sphère professionnelle. Je pense aux 6 années passées au sein de l'équipe de la GTA et en particulier au "pôle Eval" (Delph et Greg) et ses nombreux stagiaires dont Caro et Liz'. Je pense aussi aux doctorants du bureau 1317 (Claire, Cat' et Pierro et tous ceux de "passage") et certaines équipes créés à l'occasion de colloque ou rédaction d'article (Marc, Claire, Brice, Noé, Caro, Niels et Elise).*

*D'autres personnes moins présentes au quotidien ont tout autant leur place ici pour les coups de pouce donnés au cours de ces années de recherche : mon comité de thèse (Bernard DEBARBIEUX, Liliane BENSÂHEL, Jean CORNELOUP, Franck MICHEL), le collectif de doctorants Méthéo-Géo, Mathis STOCK pour notre rencontre à Sion, Rodolphe CHRISTIN pour nos*



*échanges réguliers, Sébastien LEROUX pour les multiples déblocages, Benoit AUBLET pour le coup de main "Alceste", Laurent GAGNOL qui sous la pression a cédé sa thèse "avant l'heure", Aurélie ARNAUD et son coup de crayon pour la transformation de la marguerite en millefeuille, Liz et le relooking des titres, Nathalie MORELLE pour les traductions, Alexandre MIGNOTTE et Isabelle ROUX, Valérie PERRET pour les coups de pouce administratifs. Et, les relecteurs : Gilles, Jean-Michel, Seb, Rodolphe, Nathalie, liz'.*

*Enfin, les soutiens dans la vie personnelle sont pour cet exercice (particulier) tout aussi importants. Je pense à la famille et belle-famille, mon père pour avoir transmis son caractère de Breton sans lequel le point final n'aurait peut-être jamais eu lieu, ma mère, ma sœur, mon frère et mes beaux-parents pour leur disponibilité et leurs multiples relais nounous. Les copines (Norig, Sandrine, Delph, Maire-No, Liz') pour les PNP, sources de respiration et donc sans doute d'inspiration, Ben et Gag pour les moments déjà vécus ensemble et ceux qui restent à venir (!).*

*Et j'ai gardé le meilleur pour la fin : Eole et Gig pour le plaisir de vivre ensemble et pour les projets en cours.*

# SOMMAIRE

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>3</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE 1.DES PRATIQUES RECREATIVES EN MOUVEMENT, UN NOUVEAU CADRE REFLEXIF QUI SE DESSINE.....</b>	<b>25</b>
CHAPITRE 1. MUTATION DES RAPPORTS ENTRE SOCIETE ET MOBILITES :.....	27
LA POST-MODERNITE.....	27
1. <i>La mobilité, comme valeur centrale des sociétés contemporaines, une question de posture.....</i>	27
2. DE LA SOCIETE MODERNE A LA SOCIETE POSTMODERNE : LES SPECIFICITES D'UN MONDE MOBILE OU LES NOUVEAUX SCHEMAS INTERPRETATIFS POUR LA GEOGRAPHIE.....	57
CONCLUSION DU CHAPITRE 1 .....	72
CHAPITRE 2. UNE FIGURE RECREATIVE EN MOUVEMENT, L'ITINERANCE.....	75
1. <i>De l'itinérance de la pratique à la pratique de l'itinérance, une approche géoculturelle.....</i>	75
2. <i>L'itinérance récréative et son rapport au lieu, à l'espace, au territoire .....</i>	111
CONCLUSION CHAPITRE 2.....	140
<b>CONCLUSION PARTIE 1 .....</b>	<b>142</b>
<b>PARTIE 2.L'ITINERANCE (PEDESTRE), UNE FIGURE RECREATIVE ENTRE POST-MODERNITE ET POST-TOURISME .....</b>	<b>145</b>
CHAPITRE 3. EVOLUTION DU STATUT SOCIETAL DES PRATIQUES RECREATIVES : LE POST-TOURISME .....	149
1. <i>Evolution du statut sociétal des pratiques récréatives : fin de l'utopie et de l'uchronie touristique .....</i>	149
2. <i>De l'obsolescence de certains concepts touristiques à l'intérêt du post-tourisme.....</i>	174
CONCLUSION DU CHAPITRE 3 .....	207
CHAPITRE 4. RECITS D'EXPERIENCE ET ARRANGEMENTS DES PRATIQUANTS PEDESTRES AU LONG COURS : L'EXEMPLE DES VIA ALPINISTES .....	209
1. <i>Lieux communs de l'itinérance pédestre et présentation des itinéraires choisis.....</i>	209
2. <i>Sédentaires en mouvement ou nomades temporaires, les arrangements des pratiquants itinérants au long cours.....</i>	225
CONCLUSION DU CHAPITRE 4 .....	242
<b>CONCLUSION PARTIE 2 .....</b>	<b>243</b>
<b>PARTIE 3.L'ASSOCIATION GRANDE TRAVERSEE DES ALPES, UNE ASSOCIATION IMPULSEE PAR LES SERVICES DE L'ETAT : ALTERNATIVE POUR L'AMENAGEMENT ET LE TOURISME ALPINS OU FORME MODERNE DU TOURISME ITINERANT ?.....</b>	<b>247</b>
CHAPITRE 5. LA GTA, UNE ASSOCIATION SINGULIERE DANS LE PAYSAGE DU TOURISME ALPIN.....	253
1. <i>Une position qui interroge à l'échelle des Alpes françaises... ..</i>	253
2. <i>...Et qui ne trouve pas d'homologue à l'échelle de l'arc alpin.....</i>	280
CONCLUSION CHAPITRE 5.....	305
CHAPITRE 6. GESTIONNAIRE D'ITINERAIRES OU ANIMATRICE DE FILIERE : LA GTA, UNE STRUCTURE DE L'ENTRE-DEUX.....	307
1. <i>De l'itinéraire aux réseaux, des pratiquants aux professionnels : tour d'horizon des actions GTA.....</i>	307
2. <i>L'itinérance récréative et les observatoires des pratiques touristiques : l'exemplarité de la GTA ? .....</i>	336
CONCLUSION CHAPITRE 6.....	355
<b>CONCLUSION PARTIE 3 .....</b>	<b>357</b>
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>361</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>375</b>

<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>379</b>
FIGURES .....	379
TABLEAUX.....	380
ILLUSTRATIONS .....	381
<b>ANNEXES.....</b>	<b>383</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>399</b>
<b>RESUME.....</b>	<b>415</b>

## **INTRODUCTION GENERALE**

## Contexte et mise en perspective

### *Volcan et grain de sable de l'imprévu*

En avril 2010, un nuage de cendre provenant d'un volcan islandais a atteint l'Europe et paralysé son trafic aérien. Un internaute estimait alors qu'

« une simple éruption volcanique en Islande et c'est tout le système qui s'enraye. En quatre jours près de 70 000 vols ont dû être annulés dans une trentaine de pays européens. C'est un rappel à l'ordre de la nature : un nuage de cendres et c'est au-delà de la plus grande paralysie du trafic aérien, la démonstration de la fragilité de notre système mondialisé dont les conséquences économiques, nous dit-on, seront énormes. » (Source : <http://cdurable.info>)

Cet internaute est loin d'être le seul à noter la fragilité de notre système de mobilité face à cet imprévu et nombreux sont les médias européens qui s'inquiètent de l'impact économique de l'événement en particulier pour l'activité touristique. Dans L'Expansion du 19 avril 2010, on estime que « le nuage volcanique tombe très mal pour les voyageurs » et Le Parisien du 23 avril 2010 évalue ce « chaos aérien [à] 1,72 milliard de pertes pour le tourisme en Europe »<sup>1</sup>. Mais, à l'image des photos reprises dans l'illustration 1, les médias loin de s'être uniquement focalisés sur l'industrie touristique, ont laissé une grande part de leur une à "l'enfer" vécu par les touristes face à cette « catastrophe ». Et, le chercheur en tourisme ayant comme objet d'étude la pratique (STOCK, 2001), et non l'effet de cette "industrie" comme fréquemment (COUSIN, 2010) a pu pendant ces quelques jours de "panique" se délecter à la lecture des différents récits retranscrits dans les médias. Sans en proposer ici un panorama complet nous exposerons aux lecteurs quelques-unes de ces pépites, que le journal Libération qualifiera de « témoignages de galère »<sup>2</sup> :

**<http://www.liberation.fr>, 18/04/2010 À 20H35**

« On s'est retrouvé dans un hôtel de passe à Philadelphie avec toute ma famille », (...) BRUNO végète à Dallas, (...) HENRI bénit les trains européens, (...) PASCAL 2000 km en taxi depuis la Bulgarie, (...) BENOÎT grosse déprime du Japon, (...) MARTINE se souvient d'un « miracle de la solidarité », (...) FRANÇOIS sauvé grâce à une location de voiture à Hanovre, (...) YVON remonté contre son tour-opérateur.

---

<sup>1</sup> France 24 titrera pour sa part le 23 avril 2010 : « un nuage à 1,7 milliards d'euros pour le tourisme européen ».

<sup>2</sup> Libération du 19 avril 2010.

**Le monde | 17.04.10 | 14h32 • Mis à jour le 19.04.10 | 14h05 : Paralysé,  
Roissy se mue en royaume de la débrouille**

Un homme s'échauffe en brandissant sa carte de handicapé : "Je suis là depuis cinq heures du matin. On n'est pas des chiens !" (...) Ce couple de quadragénaires bronzés a quitté Tahiti, mercredi soir, a patienté sept heures à Los Angeles et devait prendre, vendredi matin, un vol de Roissy à Nice "pour aller chercher les enfants". Donné partant à 15 heures, le vol a été annulé deux heures plus tard. Après vingt heures d'avion, ils s'apprêtent donc à parcourir 960 km en voiture. En plein départs en vacances. (...) Etienne, Joël et les autres en feront à peine moins pour atteindre Milan, en s'entassant à sept dans leur Peugeot 807. Cette bande d'Angevins, venue en voiture à Roissy, n'a pas trouvé d'autre solution pour aller passer ces dix jours tant attendus en Calabre, chez une amie. De Milan, ils prendront l'avion pour Lamizia Terme, au lieu de passer par Rome. Alitalia leur rembourse le Paris-Rome et le Milan-Paris du retour. Ils se relaieront pour conduire. "Je m'en doutais que ça allait être "Koh-Lanta", notre truc", rigole Martine. L'humeur reste joyeuse.

Mais en quoi ces récits peuvent-ils intéresser le chercheur ? Pour notre part, nous y voyons deux champs fructueux d'interrogation. D'une part sur le système touristique (STOCK, KNAFOU, 2003) et sa possible fermeture ou ouverture : quelle place à l'imprévu dans le système touristique contemporain ? Le produit touristique est-il compatible avec une part d'imprévu ? De manière plus générale, le tourisme peut-il réellement être pensé comme un système fermé préservé des aléas extérieurs ? Et, d'autre part, sur la pratique touristique et la place du déplacement en son sein : la pratique touristique commence-t-elle uniquement lorsque nous sommes arrivés à destination ? Le déplacement est-il considéré comme une contrainte dans les pratiques touristiques contemporaines ? En croisant les deux champs d'interrogations, on peut se demander si l'accélération des mobilités n'a pas paradoxalement sédentarisé la pratique touristique en banalisant le déplacement, pourtant constitutif de cette dernière. Réciproquement, n'existe-t-il pas un champ de pratiques et de pratiquants qui sans attendre un événement aussi marquant qu'une irruption volcanique sont partisans d'une pratique laissant une place à l'imprévu et au déplacement ? Ces pratiques rentrent-elles dans le champ canonique classique des pratiques touristiques ? Sont-elles intégrées dans le prisme des observateurs scientifiques et touristiques ?



**Illustration 1 : Photos issues des médias européens lors de l'éruption du volcan islandais en avril 2010 (source : documentation personnelle)**

### ***Un monde sans avion ou la controverse démocratisation***

D'une manière plus générale, cet événement remet en débat la question de l'accélération d'une partie de la société contemporaine (ROSA, 2010). C'est en tout cas, le troisième type de réactions que l'on trouve dans les médias après celles sur l'impact économique de la "catastrophe" et celles sur le devenir des touristes en transit. Pour Edwy Plenel, le volcan islandais qui bloque les aéroports européens est « un clin d'œil au monde contemporain » :

« En clouant au sol pendant quelques jours les avions partant d'Europe ou s'y rendant, un volcan islandais nous a donc invités à réfléchir à l'absurdité d'un monde qui voudrait sans cesse dépasser sa nature, aller plus vite, consommer plus encore, bouger sans cesse et plus. Ce monde-là est dominé par l'idéal marchand, d'accumulation incessante et mortifère de richesse et d'argent, toujours avide et jamais satisfait dans une fuite en avant où l'homme perd pied, s'égare et se désoriente. » (Source : Libération, 19 avril 2011)

Dans la même lignée, toute une série d'émissions et de dossiers spéciaux ont été centrés sur le thème *un monde sans avion*. On citera, ici, le dossier du *Courrier International* n° 1016 du 22 avril 2010, « Vivre sans avions : Les leçons à tirer de la crise » (voir image ci-contre) et l'émission *le téléphone sonne* de France Inter du 6 mai

2010 intitulée « un monde sans avion ! ». Prenant pour acquis la mise en (hyper)mobilité d'une partie de la société, il s'agit dans ce cas de s'interroger comme le propose Alain Bedouet sur la pertinence de sa régulation : « L'Europe a vécu le mois

dernier une semaine sans avion. Un jour peut-être, l'avion sera trop cher, pour les hommes comme pour la planète. Un monde sans avion : est-ce possible, est-ce souhaitable ? »



Illustration 2 : Dossier « vivre sans avions », Courrier international du 22 avril 2010 (Source : [www.courrierinternational.com](http://www.courrierinternational.com))

Or dans le monde de la recherche comme dans la société civile, ceux qui argumentent pour une « nécessaire régulation » de la mobilité (CERON J.-P., DUBOIS G., 2006a) ou pour un dépassement des modèles d'interprétation de la mobilité issus du XX<sup>e</sup> siècle (KINGSLEY, URRY, 2009), se voient renvoyer des arguments de démocratisation, d'émancipation sociale et d'ouverture à l'autre (ALLEMAND, ASCHER, LEVY, 2005 ; CERIANI, DUHAMEL, KNAFOU, STOCK, 2005 ; CERIANI, KNAFOU, STOCK, 2004 ; VIARD, 2006 ; MIT, 2002 et 2005). Pourtant parmi les chercheurs sur le tourisme les équations : mobilités touristiques et démocratisation (Alternatives Sud, 2006 ; REAU, 2011); mobilités touristiques et émancipations (BOURDEAU, CHRISTIN, 2011) sont loin de faire l'unanimité. Et, ne peut-on pas lire en filigrane le débat sur l'industrie touristique (DEWAILLY, 1991) ou plutôt sur la réduction de ce système à cette dernière (DEWAILLY, 2006) ? Ces divergences proviennent-elles d'une différence de définition, de positionnement ou de méthodologie (COUSIN, REAU, 2009) ?



### ***Des questionnements issus de la société civile***

L'interprétation d'événements issus de la société civile (éruption du volcan islandais, interrogation médiatique sur « un monde sans avion ») soulève différents niveaux d'interrogations, que nous proposons d'interpréter et de synthétiser de la manière suivante :

⇒ **Statut de la mobilité au sein de la société :**

Sommes-nous dans une société où la mobilité s'est démocratisée ? Au contraire sommes-nous dans une société où la mobilité est restée le privilège d'une minorité ? Peut-on parler aujourd'hui de "société nomade" ?

⇒ **Statut du déplacement au sein du système touristique :**

Le système touristique a-t-il évacué le déplacement de la pratique touristique ? Est-ce le fruit de l'industrie touristique ? Peut-on parler aujourd'hui uniquement de tourisme de destination ? Faut-il distinguer système touristique, industrie touristique et pratique touristique ?

⇒ **Rôle de la mobilité (en particulier touristique) pour la société et ses individus :**

Peut-on et faut-il réguler la mobilité ? La mobilité rime-t-elle avec émancipation ? La mobilité rime-t-elle avec pollution ? Comment observer cette mobilité : en termes d'impacts économiques, de flux et de pratiques ?

### **Problématique et structure d'étude : la GTA**

La mobilité prise ici au sens de déplacement ou de mouvement est au cœur des questionnements égrainés lors de l'observation des différentes situations issues de la société civile. Or, nous l'avons vu, elle stimule aussi la communauté des chercheurs en sciences sociales et plus particulièrement ceux sur le tourisme. En effet, elle leur pose "problème" notamment en termes de définition (industrie, culture et voyage), en termes d'approche (flux et pratique), en termes d'analyse (équation mobilités touristiques-démocratisation et mobilités touristiques-émancipation). Afin d'aborder ces « problèmes », l'itinérance servira de lien entre ces différents questionnements comme l'indique la problématique générale ci-après :

***En quoi l'itinérance récréative qui privilégie le  
cheminement à la destination, l'improvisation à  
l'organisation, permet-elle de (re-)penser le tourisme  
de montagne (et des Alpes en particulier) ?***

Le travail de recherche que nous exposons dans ce manuscrit a été réalisé dans le cadre d'un financement CIFRE<sup>3</sup> pour ses trois premières années. Il est le fruit d'une collaboration recherche-entreprise et les interactions entre structure d'accueil et recherche sont au cœur de notre cheminement de recherche et doivent être explicitées.

***Thèse CIFRE et médiation recherche-entreprise***

La thèse, considérée traditionnellement comme une production de connaissance sur un objet particulier, revêt de plus en plus un caractère opérationnel. Ainsi quelle est l'influence d'un financement tel que celui d'une bourse CIFRE ? Le site de l'ANRT<sup>4</sup> fixe des objectifs à la thèse CIFRE avec les mots-clés suivants (extrait du site Internet de l'ANRT<sup>5</sup>):

- Entreprises, confiez à un jeune diplômé [...] un problème de R&D [Recherche et Développement], il vous proposera des solutions concrètes avec l'appui de son laboratoire de recherche.
- Etudiants, faites la preuve de votre capacité à mener un projet de R&D
- Laboratoire, vous êtes dans une optique de réponse aux besoins des entreprises.

Les travaux de LEVY (2005) ont quant à eux positionné les doctorants CIFRE en tant que « médiateurs entre laboratoires de recherches universitaires et entreprises. » D'après cette recherche, lors d'une thèse CIFRE, l'interaction entre entreprises et laboratoires dépasse la "simple" mise en commun de moyens techniques ou financiers. Et, les conventions CIFRE « représentent tout d'abord des échanges de connaissances bilatérales » (LEVY, WOESSNER, 2007). Le travail de recherche exposé ici est le fruit d'une collaboration de plus de trois ans avec l'association Grande Traversée des Alpes (GTA)<sup>6</sup>, structure d'accueil de la thèse CIFRE. Une présentation de la GTA est donc nécessaire afin d'exposer l'ensemble des enjeux et objectifs de cette recherche.

---

<sup>3</sup> CIFRE : Conventions Industrielles de Formation par la Recherche ([www.anrt.asso.fr/fr/espace\\_cifre](http://www.anrt.asso.fr/fr/espace_cifre))

<sup>4</sup> ANRT : Association Nationale de la Recherche et de la Technologie ([www.anrt.asso.fr](http://www.anrt.asso.fr))

<sup>5</sup> Il s'agit des termes utilisés sur le site en 2007, c'est-à-dire au moment du démarrage de notre contrat doctoral, ce dernier ayant débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

<sup>6</sup> D'autant plus que ce travail de recherche doctorale fait suite à un Diplôme de Recherche Technologique soit 2 ans de recherche développement au sein de la même structure

### ***L'association Grande Traversée des Alpes***

L'association Grande Traversée des Alpes (GTA), créée en 1971 au cœur des années « plan neige » et donc à l'apogée du modèle de la station intégrée, inscrit son histoire dans la mouvance des Parcs Naturels Régionaux. En effet, c'est au sein du même service de la DATAR qu'ont été pensés et développés ces deux "dossiers". La GTA désigne à la fois l'itinéraire qui, à pied ou à ski, relie le lac Léman à la Méditerranée et l'association qui s'est chargée de le valoriser dans un souci d'aménagement du territoire, de développement local et d'accessibilité pour le plus grand nombre.



A sa création, elle se fixe pour objet de promouvoir le développement du tourisme de randonnée et de nature ainsi que des activités de loisirs, prioritairement sur l'ensemble du territoire alpin, en valorisant les ressources locales. Avec l'aide la DATAR, son but est de démontrer que les vallées et les massifs demeurés à l'écart des grands flux touristiques pouvaient tirer parti du tourisme de randonnée et de découverte de la nature et du patrimoine.

Depuis cette époque, l'association a fait son chemin, entraînant avec elle les collectivités territoriales qui en sont aujourd'hui la composante principale. Aujourd'hui, son site précise que *« l'association est pilotée par les régions Provence Alpes Côte d'Azur et Rhône-Alpes avec l'appui de l'Etat, des départements alpins, des communes de montagne, des organismes et des professionnels du tourisme de nature de l'ensemble du massif. Au total, ce sont plus de 350 partenaires qui entourent et appuient la GTA dans toutes ses missions ! »* (Source : <http://www.grande-traversee-alpes.com>).

Désormais, la GTA rassemble, à travers son statut associatif transterritorial alpin, l'ensemble des partenaires concernés par l'aménagement du territoire et le développement du tourisme d'été de randonnée et de pleine nature. A ceux précédemment cités, on peut ajouter d'autres organismes tels que la CIPRA<sup>7</sup> ou le Comité de massifs des Alpes mais aussi un réseau de 300 hébergements touristiques référencés tout au long de ses itinéraires et/ou à proximité de Ses itinéraires puisqu'au

---

<sup>7</sup> CIPRA : Commission Internationale pour la Protection des Alpes

fil du temps à son ancrage institutionnel s'ajoute l'attribution et la création progressive d'un panel d'itinéraires.

Elle gère donc aujourd'hui 6 grands itinéraires alpins (cf. illustration 3) dont nous reprendrons la descriptions faite sur le site de l'association<sup>8</sup> :

- « - **La Route des Grandes Alpes** : LA route mythique du lac Léman à la Méditerranée, conçue à l'origine par le Touring Club de France et dont l'excursion inaugurale eut lieu en juillet 1911. Désormais, 730 kilomètres à parcourir (itinéraire principal et variantes) à vélo, en moto ou en voiture, à travers 18 cols prestigieux et les plus beaux panoramas des Alpes françaises.
- **Les Chemins du Soleil** : de Grenoble (38) ou Valence (26) à Digne et Castellane (04), près de 800 kilomètres de sentiers balisés et labellisés pour les amateurs et passionnés de VTT, des plateaux du Vercors aux champs de lavande, de la vallée du Rhône aux Alpes du Sud. Et d'ici 2010, du Léman à la Méditerranée.
- **La Via Alpina** : à pied, la grande traversée des Alpes d'Europe, proposée sur près de 5 000 kilomètres de sentiers balisés (et 5 itinéraires), de Trieste (Italie) à Monaco à travers les huit pays de l'arc alpin. Une invitation à la découverte par-delà les frontières. Pour la France seule, de 16 à 32 étapes selon l'itinéraire choisi.
- **La Grande Traversée des Alpes** : à pied, tout au long du GR®5, de St-Gingolph (74) à Nice (06), l'itinéraire originel et emblématique de la GTA... dont il porte évidemment le nom. Un parcours montagnard de 400 kilomètres, à une altitude moyenne de 1 800 mètres et 35 étapes à parcourir sur une... ou plusieurs saisons !
- **Les Routes de la Lavande** : du Vercors au Lubéron, de la Drôme provençale au Verdon, 7 circuits en liberté pour découvrir, auprès de 150 acteurs et témoins de la lavande, une histoire, une mémoire, un savoir-faire, une économie... et les fabuleux paysages marqués à jamais par cette plante de montagne connue dans le monde entier. »

---

<sup>8</sup> Le site [www.grande-traversee-alpes.com](http://www.grande-traversee-alpes.com) a été consulté durant le mois de février 2012.

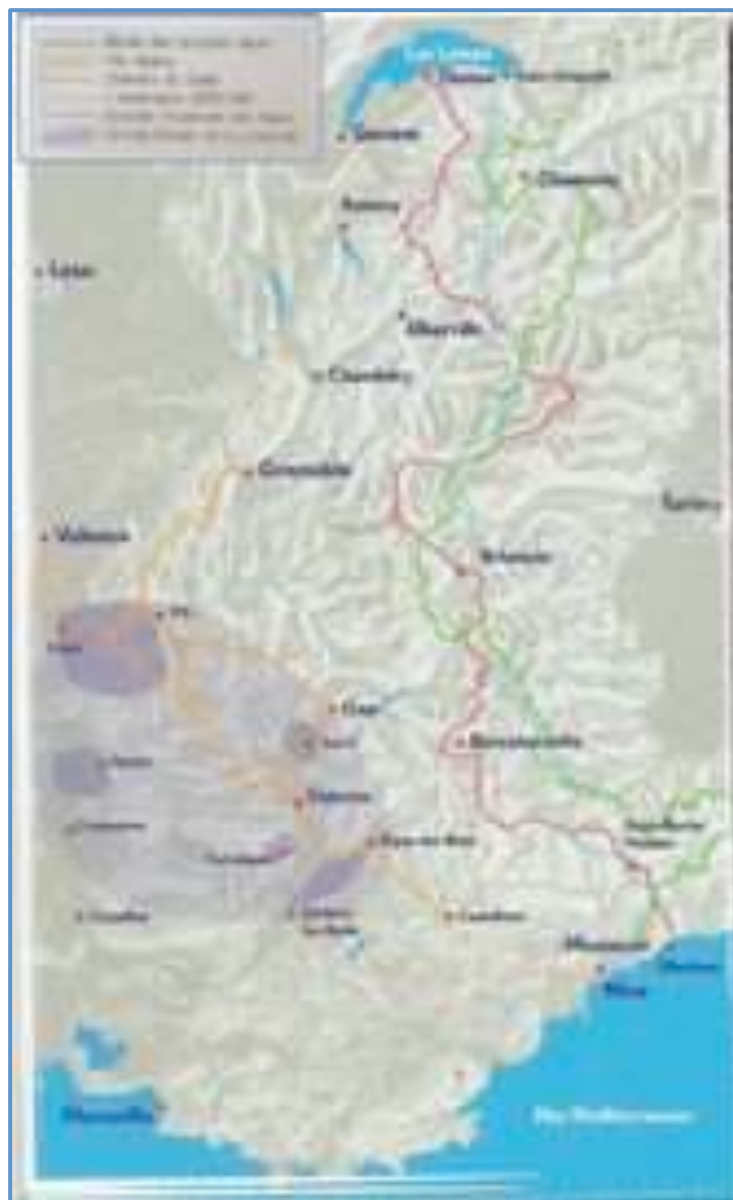


Illustration 3 : Représentation des itinéraires de la GTA (Source documents personnels)

Même si des recherches plus approfondies seront nécessaires par la suite afin de réellement comprendre le contexte de création de la GTA. Il semble qu'on puisse d'ores et déjà dire que, l'association et ses itinéraires sont des objets géographiques complexes de « non-territoire » ayant comme objectif une diffusion territoriale. Ces itinéraires, souvent désignés comme des *filles rouges pour les territoires traversés*, ne sont-ils pas des objets géographiques éloquentes pour une certaine postmodernité territoriale (ANTHEAUME, GIRAUT, 2005 ; VANIER, 2009) ? Quels sont les concepts, notions nécessaires pour les appréhender et les décrire ? D'un point de vue touristique, ses itinéraires ne sont-ils pas les supports d'une pratique en mouvement, prenant le contre-pied d'une pratique qui se serait sédentarisée au cœur des stations ?

Au-delà de la gestion de ses itinéraires, la GTA mobilise son statut unique d'outil interrégional doté d'une personnalité juridique pour jouer un rôle de plate-forme sur la montagne, et plus particulièrement sur les pratiques récréatives en montagne. Ainsi, elle crée des occasions qui autorisent des échanges entre les membres de la société civile et les pouvoirs publics. A ce titre, elle a (ré)-implanté dans le paysage alpin les termes « tourisme itinérant » et « itinérance touristique » dont la caractéristique principale est l'intégration du déplacement dans la pratique touristique. Pour cela, elle impulse une série de rencontres *au long cours* dont la première pierre a été posée en 2006 avec les Rencontres du Pradel autour de la notion d'itinérance<sup>9</sup>. Or, une rapide recherche internet atteste une implantation "réussie" du terme itinérance notamment chez les opérateurs touristiques alpins<sup>10</sup>. Mais qu'apporte pour le chercheur cette notion au regard des termes déjà existants tels que celui de voyage (MICHEL, 2000) ? Comment peut-on la définir ? Quelles pratiques peuvent être regroupées sous ce terme ? Les pratiques itinérantes sont-elles des pratiques en mouvement permettant de dépasser une logique de destination à visiter ? Ces pratiques redonnent-elles une place à l'imprévu sans doute estompé dans les pratiques touristiques contemporaines comme l'atteste l'exemple du volcan islandais précédemment évoqué ?

## Hypothèse et questionnements

La présentation de la structure d'étude permet d'affiner la problématique exposée précédemment. Trois hypothèses et série de questionnements à partir desquelles va s'orienter notre réflexion seront proposées afin de l'explicitier.

---

<sup>9</sup> Pour être tout à fait exacte, la CAFI (Conférence des Alpes Franco-Italiennes) avait précédé la GTA en organisant en septembre 2005 à Valloire des rencontres intitulés « Itinérances et réseaux, des modes de tourisme adaptés aux Alpes Franco-Italiennes ». Cependant, l'organisation de cette journée avait été le fruit d'un partenariat entre la CAFI, la GTA et la Mission Développement Prospective de Savoie.

<sup>10</sup> Sur Google, une recherche effectuée avec les termes « itinérance alpes » donnent environ 1 050 000 résultats et renvoie pour les premiers résultats sur le site de la GTA (!), le site du PIT Alpes de Haute-Provence - Province de Cuneo, la vente en ligne d'un topo VTT, un site de socio-professionnels proposant de la randonnée avec ânes, le site d'une agence de voyage implantée dans le Mercantour, le site d'un gîte basé dans les Alpes-de-Haute-Provence, un accompagnateur en montagne, le site du mensuel Trek Magazine.

### **Hypothèse 1 : L'itinérance comme la société en mouvement impose un nouveau cadre réflexif.**

- Quelle définition donnée à la mobilité ? Une définition fait-elle consensus au sein des chercheurs en sciences sociales ? Peut-on parler de société hyper-mobile ?
- Les schémas interprétatifs de la modernité sont-ils pertinents pour saisir les enjeux liés à la mobilité ? L'opposition sédentaire-nomade propose-t-elle une grille de lecture pertinente ?
- L'itinérance permet-elle de dépasser certaines difficultés liées à l'analyse du mouvement ? S'agit-il d'une figure post-moderne ?

### **Hypothèse 2 : Les pratiques itinérantes dessinent de nouvelles frontières pour le tourisme et le tourisme alpin en particulier.**

- La définition du tourisme fait-elle consensus dans la communauté des chercheurs en sciences sociales ? Quelles sont les frontières aujourd'hui classiquement retenues pour identifier *pratiques touristiques et pratiques quotidiennes* ?
- Les pratiques itinérantes sont-elles porteuses d'une certaine remise en question de la *norme touristique* ? En quoi s'appuient-elles sur un rapport particulier à la mobilité ? Font-elles émerger de nouvelles figures contemporaines de référence ?

### **Hypothèse 3 : Les actions de la GTA favorisent des pratiques qui interrogent le tourisme alpin et les modèles d'aménagement et de développement dominants.**

- Quels sont les modèles d'aménagement de la montagne qui font référence à l'échelle des Alpes françaises ? La GTA propose-t-elle un modèle d'aménagement alternatif à celui de la station ?
- Comment les modèles d'aménagement de la montagne se positionnent-ils au regard des frontières du tourisme ? Comment la GTA se positionne-t-elle au regard de ces mêmes frontières ? L'itinérance récréative peut-elle rimer avec itinéraire ?

## **Positionnement et méthodologie**

Nous avons montré comment la société civile, la communauté scientifique et la bourse CIFRE ont participé à l'élaboration de la problématique et des hypothèses que nous venons d'exposer. Dans le paragraphe qui suit, nous allons expliciter quels ont été les choix "personnels" (positionnement au regard de la commande initiale et des courants de pensée, choix de la méthode et des matériaux) pour répondre à cette dernière.

## ***Commande de la structure d'accueil***

Le sujet initialement proposé était formulé comme suit dans le dossier déposé à l'Association Nationale de la Recherche et de la Technologie (ANRT)<sup>11</sup> :

**“Vers un autre tourisme. L'évolution des concepts et dispositifs de développement et d'aménagement alternatifs de la montagne à l'échelle de l'arc alpin – l'exemple de l'association Grande Traversée des Alpes, au carrefour de contraintes législatives, financières et d'ingénierie -”.**

Dans ce même document, la précision de la commande est présentée sous forme de trois groupes de questionnements et hypothèses :

**⇒ Quelle est la place donnée à l'innovation, à la création dans l'évolution du tourisme alpin ? Comment la Grande Traversée Alpes s'intègre-t-elle dans ces processus ?**

Nous faisons l'hypothèse, d'une part que d'autres modalités touristiques restent encore à imaginer et développer (tourisme périurbain, après-tourisme, ...), et d'autre part que la GTA étant donné son histoire, son cœur de métier, son territoire d'action et sa culture professionnelle a et pourra jouer un rôle déterminant dans l'évolution de ce processus. Pour cela, une remise en perspective historique et évaluative des actions de la GTA sera développée en se positionnant à l'interface entre logiques culturelles et économiques de l'offre. Cette dernière devra permettre d'identifier les points forts et les points faibles des différentes opérations modèles portées par la GTA.

**⇒ Comment appréhender les champs des possibles de l'innovation et de la création : l'observation des pratiques et ses pratiquants, un outil de prospective?**

Nous faisons l'hypothèse que l'observation et la compréhension de ce type de tourisme impliquent la mise en place de méthodologies particulières qu'il reste encore à définir. A ce titre, les travaux mis en œuvre au sein de la GTA depuis plusieurs années pourront servir de base à la réflexion.

Ainsi, une analyse conceptuelle et économico-culturelle de l'évolution des pratiques et des attentes en matière d'itinérance permettra de définir les articulations possibles entre la présente recherche et le futur centre de ressources précédemment évoquées.

**⇒ Quelle mise en œuvre possible de cette innovation : par qui, avec quels moyens, dans quel but ? Quel rôle pour la GTA dans cette mise en œuvre ?**

Pour que cette forme de tourisme passe du nomadisme personnel ou plus encore de logique de villégiature à de l'itinérance touristique, nous supposons qu'il reste une chaîne (de la conception à la gestion) de l'offre à concevoir, décalée par rapport à la culture dominante et plus encline à s'appuyer sur une approche territoriale. Quelles peuvent en être les modalités ?

L'analyse des pratiques de mise en réseau de la GTA se situant à l'interface entre monde politique et monde professionnel et à la croisée des champs complémentaires que sont la conception des itinéraires, la qualification de l'offre, la mise en tourisme et les actions marketing, servira de base à cette réflexion.

Ainsi, la problématique et les hypothèses que nous avons exposées précédemment sont issus d'une réinterprétation, d'un réajustement scientifique de cette commande initiale : quelles ont été les reformulations effectuées pour enrichir le questionnement de départ ?

---

<sup>11</sup> Organisme en charge des bourses CIFRE.



### ***Choix et courants de pensée***

Il nous semble possible de préciser et d'expliquer cette reformulation en trois temps. Premièrement, notre démarche s'intègre dans une démarche de recherche-action. En ce sens, elle ne vise pas à répondre uniquement à une demande de "production d'outils" (d'observation, de marketing, etc.) comme le proposerait une démarche d'ingénierie. Ce type de démarche étant pourtant sous-entendu dans la commande initiale à travers les termes suivant : « d'identifier les points forts et les points faibles des différentes opérations modèles portées par la GTA » ou encore « il reste une chaîne (de la conception à la gestion) de l'offre à concevoir ». Notre démarche s'ancre dans un double objectif de production de connaissances et de changement de la réalité par l'action (VERSPIEREN, 1990). Appliquée à notre cadre d'étude, cette démarche se traduit par la production de connaissances autour du terme *Itinérance*. Cette production de connaissance s'est notamment traduite par l'organisation d'événements regroupant monde de la recherche et monde du tourisme telles que les Rencontres du Pradel autour de l'itinérance en 2006 et les 1ères Rencontres du Tourisme Itinérants de 2009, ainsi que la co-direction d'un ouvrage collectif *Itinérance, du Tour aux détours. Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*. Au-delà de la production de connaissances, ces actions ont également été un moyen d'intervenir dans la société civile en restaurant, voire instituant *l'itinérance* dans le paysage du tourisme alpin. Cette recherche-action se traduit aussi, comme le décrit BAZIN (2006), par une position impliquée dans la mesure où nous avons été considérée « en tant que membre parmi les autres de la situation de travail ». Durant 3 ans, au moins, nous avons aussi la "casquette" de *chargée de mission pôle évaluation* à la Grande Traversée des Alpes. A ce titre, nous avons organisé des Focus-groupes avec les hébergeurs du réseau GTA, avec les professionnels des Alpes-Maritimes ; nous avons monté un observatoire des pratiques itinérantes du Vercors avec l'association des Grandes Traversées du Vercors (GTV) et coordonné plusieurs études, dont une sur « le poids sociologique et économique de l'itinérance » et l'autre sur les « mobilités douces et la randonnée ».

Pour autant, notre démarche ne "s'arrête pas" à une interaction avec la société civile. En nous appuyant sur la littérature grise, nous avons fait le choix de ne pas restreindre notre démarche au champ de l'itinérance et du tourisme alpin. Nous nous sommes positionnés au regard des débats contemporains en sciences sociales autour de la mobilité (KAUFMANN, VIARD, LEVY, LUSSAULT, URRY, STOCK). Ce positionnement,

détaillé dans notre premier chapitre, nous amène à nous inscrire au sein d'une géographie culturelle considérée parfois comme ayant pris un tournant sociologique (STASZAK, 2004). Il place ainsi au cœur de nos schémas interprétatifs le dépassement d'une logique dichotomique dont les oppositions nomade-sédentaire (GAGNOL, 2009) ou touriste-voyageur (URBAIN, LEVY) en sont deux exemples.

D'un point de vue méthodologique, cet ancrage conceptuel axe notre regard sur les arrangements (LUSSAULT, 20007) proposés par les actions et discours des individus au regard des cadres établis. Il justifie une concentration sur les pratiques (STOCK, 2001, 2004) et non sur les modèles d'aménagement et de développement, sur les récits d'expérience (URBAIN, 2001) non pas sur les flux de fréquentation des itinéraires (VOGT, 2003, 2008) et l'impact économique qui en découle. L'orientation prise pour cette recherche induit que l'on s'intéresse à la "marge" i.e. de considérer les pas de côté en émergence et non les pratiques érigées en modèle (conceptuel, d'aménagement ou de développement). Ceci pour mieux examiner l'éventuelle affirmation de nouveaux cadres et modèles pour le tourisme alpin.

### ***Méthode et matériaux mobilisés***

Certains des matériaux ont été évoqués lors de la description de notre positionnement, mais par souci de clarté, ils seront à nouveau présentés ici sous forme synthétique. Comme nous l'avons dit, cette recherche s'est faite dans le cadre d'une démarche de recherche-action, ainsi nous mettrons en perspective les principaux matériaux obtenus via notre statut de chargée de mission et ceux issus d'une posture "purement" scientifique.

Premièrement, pour identifier les différentes acceptions de l'itinérance et en définir les contours, nous avons passé au crible d'une **analyse sémantique trois moments de rencontre autour de l'itinérance récréative**. Pour les deux premiers événements (1ères Rencontres nationales du tourisme itinérant « Le tourisme itinérant, une nouvelle chance pour la montagne », Chambéry, 25 septembre 2009 ; Les Rencontres du Pradel autour de la notion d'itinérance, 14 et 15 décembre 2006), ce sont les retranscriptions intégrales des événements qui ont été utilisées. Pour le troisième événement (colloque scientifique international « Itinérances au long cours, itinérances des profondeurs »), ce sont les textes du programme et de l'intégral des résumés

proposés par les intervenants suite à l'appel à communication qui ont été analysés. Dans un souci de transversalité et de recherche-action, une revue de la littérature grise mobilisant la notion d'itinérance a été menée. Une analyse de la mobilisation faite par les acteurs de cette notion (spectacle, événement, festival, etc.) est venue compléter cette revue de la littérature.

La deuxième famille de matériaux mobilisée recouvre **des récits d'expérience, dont un corpus de 13 récits d'expériences** sous forme de document papier ou blog de randonneurs ayant effectué une partie ou l'intégralité de l'itinéraire de la Via Alpina. Ce corpus nous servira à comprendre comment les itinérants pédestres proposent des arrangements entre les différents pôles des dialectiques classiquement reconnues et retenues (BERTHELOT L, TOLLIS C., 2010) pour définir leurs pratiques.

De plus, des **enquêtes qualitatives faites auprès des pratiquants** de l'itinérance sont mobilisées à différents moments de la thèse : définition de l'itinérance, définition des arrangements des itinérants, définition du champ d'observation des pratiques touristiques. Certaines enquêtes ont été réalisées ou coordonnées par nos soins comme l'étude sur le poids sociologique et économique de l'itinérance et celle sur l'observation des pratiques itinérantes du Vercors ; d'autres ont été produites dans un contexte extérieur à notre thèse comme celles sur la Route 66 (KELLEE, ALMEIDA SANTOS, 2007), les *Grey Nomad* (VACHER, 2012), Les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle (Qappa – BVA, 2003), Les chemins de Stevenson (LOUF, 2011) mais seront réinterprétées.

Un corpus de **six entretiens avec des personnes historiques** de la GTA a été enrichi par l'exploitation de **documents d'archives** afin d'identifier le positionnement spécifique de la GTA au regard de l'itinérance et du tourisme alpin. Ces derniers viennent compléter nos **six années de participation observante** au sein de la GTA durant lesquelles nous avons pu appréhender le panel d'actions de l'association. L'objectif, ici, étant de les positionner au regard des pratiques existantes au sein de l'arc alpin.

## Cheminement de thèse

Il nous reste désormais à proposer aux lecteurs les principaux jalons du cheminement de notre manuscrit sans pour autant en dévoiler tous les recoins, les surprises qui attendent le lecteur. L'idée n'est donc pas de décrire un itinéraire à suivre pas à pas, mais d'accompagner le lecteur dans l'aventure de la lecture de ce manuscrit.

En suivant l'agencement chronologique proposé ici, le lecteur découvrira en premier lieu une présentation des enjeux théoriques induits par la prise en compte des pratiques récréatives en mouvement. Le premier chapitre propose de cerner les mutations des rapports entre société et mobilités au sens large et de réfléchir à l'apport de la postmodernité pour mieux les saisir. Le second chapitre resserre quant à lui l'analyse sur une notion et une pratique particulière : l'itinérance. A travers une approche géo-culturelle, l'intention donnée à ce chapitre est d'en saisir les contours et l'intérêt au regard des notions existantes pour aborder les pratiques récréatives.

La deuxième étape souhaite positionner l'itinérance (pédestre) dans le champ des pratiques récréatives : quelle place et quels apports ? Pour cela, le troisième chapitre dresse un panorama des enjeux heuristiques présents dans le champ du tourisme en faisant état des différents positionnements de recherche possibles et des notions en émergence. Le chapitre quatre, à travers l'analyse des récits d'expériences d'itinérants pédestres, souhaite valider l'apport du post-tourisme pour saisir les arrangements proposés par ces pratiques.

Ce parcours, lorsqu'il est suivi de manière linéaire, se termine par une partie entièrement consacrée à la GTA et son positionnement dans le champ des pratiques récréatives, et plus particulièrement dans le "millefeuille" de l'itinérance récréative : s'agit-il d'une alternative pour l'aménagement et le tourisme alpin ou d'une forme moderne du tourisme itinérant ? Pour y répondre, le chapitre cinq analyse la singularité de l'association dans le paysage alpin à l'échelle française comme à l'échelle européenne. Le chapitre 6 établit l'idée que la GTA est une structure de l'entre-deux à la fois gestionnaire d'itinéraires et animatrice d'une filière.



## **PARTIE 1.**

**Des pratiques récréatives en mouvement, un  
nouveau cadre réflexif qui se dessine**

## Introduction de la première partie

L'analyse proposée dans cette partie se place dans une perspective de mutation des rapports entre société et mobilité. Les travaux de VIARD (2006), de KNAFOU (1998) comme ceux de MICHEL (2004,2005) et de KAUFMANN (2008) montrent en quoi l'entrée par la mobilité pour l'analyse des sociétés contemporaines ouvre un champ fructueux d'interrogations. Sommes-nous dans une société où la valeur mobilité est venue remplacer la valeur travail comme critère de réussite sociale ? La mobilité positive serait-elle réservée à une certaine frange de la société ? Existe-t-il une discrimination négative de la mobilité subie ? En quoi ces changements de valeurs supposent-ils de nouveaux rapports à l'espace, au lieu, impliquant une réorganisation des usages des territoires ? Suivant les réponses données à ces interrogations, nous verrons quels sont les cadres théoriques mobilisés pour cerner la mobilité.

Chez les géographes contemporains, les interprétations divergent sur le sens à donner à ces mutations tout en trouvant comme point de convergence un débat sur la nécessité du renouvellement de nos schémas interprétatifs. Une montée en généralité met en exergue une nécessaire évolution des cadres de lecture issus de la modernité sans pour autant s'accorder sur les notions à conserver et celles à inventer (LEVY, LUSSAULT, 2000 ; GIRAUD, ANTHAUME, 2005 ; DEARBIEUX, 2002). Quelles sont les nouvelles figures, notions imposées par la post-modernité ? Comment les géographes proposent d'intégrer les questions de pluralité, de flou, d'intentionnalité et de temporalité au sein des concepts géographiques ?

La tentative de cerner la notion et la pratique d'itinérance récréative s'insère autant qu'elle illustre ces questions théoriques. Une fois ce cadre théorique posé, nous nous attacherons à montrer en quoi elle permet de dépasser certaines difficultés liées à l'analyse du mouvement tout en ré-intégrant cette question dans le champ des pratiques récréatives. Dit autrement quels arrangements propose-t-elle au regard des modèles touristiques existants ? En quoi s'agit-il d'une figure post-moderne ? Quelles en sont les représentations, les utilisations et les différentes acceptions ? Son rapport au lieu, à l'espace, au territoire est-il fondé sur un rapport dialogique ou dichotomique ?

## CHAPITRE 1. Mutation des rapports entre société et mobilités : la post-modernité

### 1. La mobilité, comme valeur centrale des sociétés contemporaines, une question de posture...

#### 1.1. La société est-elle devenue « hypermobile » ?

Si cette question peut apparaître au premier abord évidente, voire anodine, nous verrons que loin de faire consensus, elle suscite de nombreux débats non seulement au sein de la société, mais aussi entre chercheurs en sciences sociales. Un tour d'horizon des positions intellectuelles contemporaines met en avant deux questionnements sous-jacents : celui de la mise en mobilité de la société et de celui de positivité de la mise en mobilité de la société. Nous verrons que les analyses proposées par les chercheurs en sciences sociales sur la mise en mobilité de la société semblent dépendre fortement de leur positionnement face à la positivité<sup>12</sup> ou non de celle-ci. Nous ferons ressortir deux positionnements distincts, voire divergents et un troisième « médian ».

##### 1.1.1. Une posture d'éloge de la mobilité<sup>13</sup>

Au sein de ce positionnement, la thèse soutenue est la suivante : « Nos sociétés sont caractérisées par la montée en puissance de la mobilité dans tous les domaines. (...) [Désormais], la mobilité généralisée structure nos sociétés bien au-delà du seul déplacement qui en fait partie » (VIARD, *op. cit.*).

VIARD (*op. cit.*) prend « acte de la mise en mobilité de nos vies en trois, quatre générations dans des cultures où les normes et les valeurs sédentaires dominaient. » Il appuie sa démonstration sur des données statistiques dont il retient trois constats : l'augmentation des déplacements, l'allongement de la durée de vie, la diminution du temps consacrée au travail et par conséquent l'augmentation du temps libre.

---

<sup>12</sup> « Propriété de ce qui est positif » d'après Dictionnaire de l'Académie, neuvième édition.

<sup>13</sup> VIARD J. (2006), *op. cit.*



### La mise en mobilité de la société selon VIARD

#### L'augmentation des déplacements :

En 1936, on effectuait en moyenne 5 km par jour alors qu'en 2006, le moyen des déplacements journalier physique est de 45 km et il en existe des milliers virtuels.

Alors qu'en 1936, le départ est une exception, la télévision est rare, la radio, une découverte, et la sédentarité, la règle, 2006 est marquée par la généralisation des technologies, 60% des Français partent en vacances hors du domicile, 50 % font un voyage à l'international. Ainsi, VIARD parle pour la société contemporaine de *mobilité exponentielle* et de *voyage généralisé dans les pays développés*.

#### L'allongement de la durée de vie :

Jusqu'en 1936 : « Le travail était la vie elle-même. Les élites en étaient exemptées, mais elles étaient rares et défendaient leur privilège avec force. » (...) « C'est une multiplication par quatre du temps disponible hors sommeil et hors travail est essentielle. » (...) « L'ensemble du temps du temps que nous consacrons à la TV équivaut exactement à l'augmentation de l'espérance de vie que nous avons gagnée depuis l'invention de celle-ci ! ».

#### La diminution du temps consacrée au travail et par conséquent l'augmentation du temps libre :

En 1980, le travail ne représente que 33 % des déplacements. Actuellement, 55 % des déplacements actuels sont liés à la famille et l'amitié, aux loisirs et aux vacances. « Il faut dire que ce qui fut un privilège, puis une immense découverte, est devenu en un demi-siècle la règle commune, la norme et un gigantesque rituel collectif »

Pour l'auteur, la mobilité est plus qu'un phénomène pratique, technique et spatial et ses objets sont au cœur de nos modes de vie impliquant un changement de référentiel des valeurs. Il existerait donc une dichotomie entre les valeurs d'avant : *travail, effort, faire ensemble, primat du nous collectif* et les valeurs actuelles : *culte du je, du relationnel, de la diversité, du ludique, de la mobilité*. La société est « submergé[e] par les valeurs du temps libre et du temps à soi où triomphe l'individuation ». Mais plus qu'un simple constat, il s'agit d'un véritable *Eloge de la mobilité* comme l'indique le titre de son ouvrage du même nom. Ainsi, lorsqu'il s'adresse à l'UNAT, il souhaite que son auditoire comprenne que « cette société de l'individu, que cette société de la mobilité, que cette société du réseau est très favorable à 70 ou 80 % de la population. » (VIARD, 2006)

Chez les géographes, LEVY (2005) parle quant à lui d'un monde du mouvement et considère que « le premier risque, c'est de se tromper de présent, et de rester encapsulé dans un passé complaisant ou un futur fatigué ». Au sein de cette conception, la mise en mobilité est considérée comme une indication du prestige social (MARTUCELLI, 2005) et sa croissance a des vertus positives pour la société. LEVY (1998) considère que nous avons été longtemps contraints, prisonniers des lieux au

point que l'expression « être né quelque part » signifiait être assigné à ce lieu. Mais peu à peu, la liberté s'est immiscée dans nos espaces et nous sommes de moins en moins contraints par les lieux. L'accroissement de la mobilité permet d'être acteur au sein de l'organisation spatiale du territoire. Les vertus de la mobilité seraient telles que LEVY interroge sur la nécessité de défendre un *droit à mobilité* et de considérer cette dernière *comme bien public* (LEVY, 2011).

Les géographes et les sociologues qui affirment une mise en mobilité de la société semblent partager un postulat commun d'éloge de la mobilité (VIARD, *op. cit.*). Une mise en garde quant à un risque de dérive totalitaire en cas de restriction de la mobilité est portée par ces auteurs. Dans cette analyse, il n'y a pas de déconnexion proposée entre la valorisation sociale de la mobilité par la société et la positivité de la mobilité pour la société. Ce qui n'est pas le cas, nous le verrons dans les deux autres postures proposées.

#### 1.1.2. Une posture sceptique, voire critique de la mise en mobilité

« Sommes-nous vraiment de plus en plus mobiles ? » (KAUFMANN, 2008). Telle est l'entrée proposée par KAUFMANN pour analyser le rapport entre mobilité et société. En se plaçant à l'échelle de l'intentionnalité, il entre dans l'analyse de la mobilité par les raisons du mouvement et dépasse l'analyse du mouvement lui-même et ses conséquences. La mise en mobilité de la société contemporaine n'est plus appréhendée comme allant de soi. Sa posture sceptique, voire critique de la mise en mobilité permet à KAUFMANN de proposer un renversement de la vision classiquement retenue du rapport entre société et mobilité : celle de la croissance.

**« Ceux qui se déplacent le plus vite et le plus loin ne sont pas nécessairement plus libres »**

Tout comme MICHEL (2005), KAUFMANN remet en question la positivité de la sur-mobilité souvent associée à l'idée de liberté, d'affranchissement voire d'émancipation. L'un comme l'autre identifie plusieurs limites à cette assertion :

- Les parcours les plus libres sont souvent les plus lents et les plus proches :

Pour les deux auteurs, le déplacement de l'errant ou du flâneur, même dans la proximité, relève d'une plus grande liberté que celui des « personnes qui exploitent au maximum les potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques, sont souvent celles qui mènent une vie quotidienne verrouillée par des contraintes multiples ». (KAUFMANN, *op. cit.*)

- Aller plus vite et plus loin ne garantit plus un dépaysement :

La distance parcourue est désormais un mauvais indicateur de rapport de l'altérité. KAUFMANN l'illustre par l'exemple du businessman transitant à travers le monde de centres de congrès en sièges de multinationales : « lorsqu'il voyage, le rapport à ce qui est autre est quasi inexistant. »

- Ce n'est pas la mobilité qui permet d'accéder à la liberté, mais la liberté et l'autonomie qui permettent d'être réellement mobile :

Pour KAUFMANN, « le contexte qui permet la plus grande liberté de mouvement est celui qui ouvre le champ des possibles à de multiples manières de se déplacer. » En s'appuyant sur le mythe<sup>14</sup> du nomade, MICHEL (2005) considère que l'autonomie est une condition *sine qua non* de la liberté de se déplacer et donc la « vraie » mobilité. Paradoxalement alors que la société prône l'éloge de la mobilité, MICHEL estime que « le vrai nomadisme et ou la vraie errance », loin d'être intégrées dans les valeurs et comportements de la société, sont repoussées aux marges et en marge de celle-ci. Il considère que ce monde qui bouge, n'est pas pour autant un monde de « vrais nomades ». Le « vrai monade » est celui qui n'a d'attachement en aucun lieu (même pluriel).

L'établissement de positionnement permet une approche décalée de la mobilité où le constat de mise en mobilité de la société proposée par VIARD ou LEVY peut être questionné.

---

<sup>14</sup> Nous reviendrons ultérieurement sur les constances du mythe et la réalité anthropologique du monde nomade.

### ***Etre mobile, ce n'est pas forcément se déplacer vite et loin***

Grâce aux résultats d'une enquête suisse sur les mobilités pendulaires de longue distance, KAUFMANN montre que « c'est pour préserver notre environnement familial et nos ancrages que nous choisissons maintes manières de nous déplacer vite et loin. (...) L'ample utilisation des potentiels de vitesse sert d'abord à préserver la sédentarité. (...) Loin d'être en proie à l'hypermobilité, les pendulaires de longue distance sont donc souvent des personnes attachées à leurs habitudes et leurs liens sociaux ou spatiaux, donc fortement « localisés » et ne souhaitant nullement s'arracher à cette fixité. » Ainsi, « On peut être très peu mobile et se déplacer beaucoup ou très mobile sans sortir de la ville en recherchant systématiquement à explorer l'inconnu et le dépaysement. » Notons d'ores et déjà que *les distances parcourues* ne sont pas un indicateur suffisant de la mobilité et que la mobilité n'est pas réductible à la « simple » question de transport.

Cette approche renouvelée de la mobilité contemporaine nous permet de comprendre la nécessité de distinguer mobilité et déplacement. Puisqu'*on peut se déplacer sans être mobile (exemple du businessman qui se déplace beaucoup au quotidien pour éviter le déménagement), on peut ne pas se déplacer et être mobile (exemple de l'utilisation d'internet), on peut se déplacer et être mobile (exemple de la migration)*. Elle montre en quoi la distance et la vitesse ne peuvent pas être les seuls critères retenus pour qualifier la mobilité et propose celles de liberté et autonomie rendant ainsi possible la mobilité via la lenteur et la proximité. Elle propose entre autres pour analyser ce phénomène complexe d'ajouter à la notion de mobilité, celle de motilité.

Contrairement à l'analyse précédente, elle considère qu'il existe une valorisation sociale de la mobilité par la société, mais critique la positivité de la sur-mobilité pour la société. En entrant par l'intentionnalité du mouvement et faute de pouvoir assimiler mobilité et déplacement, elle aboutit à une remise en cause de la mise en mobilité de nos sociétés. Cette posture fait écho à l'approche d'Hartmut ROSA (2010) qui à travers une « critique sociale du temps » se propose d'examiner la dissolution de la démocratie, des valeurs, de la réflexion, de notre identité par ce qui serait l'accélération de la modernité tardive.

### 1.1.3. Une posture intermédiaire : reconnaissance de l'augmentation de la mobilité et interrogation de ses effets socio-spatiaux

Il existe une position médiane au sein de laquelle l'augmentation de la mobilité est considérée comme effective. Mais, soit son caractère positif est interrogé en termes d'impact social (LEBRETON, 2005) ou environnemental (CERON et DUBOIS, 2006), soit l'analyse se concentre sur les modifications engendrées en termes de rapport aux lieux, à l'espace (STOCK, 2001) et à l'Autre. Dans tous les cas, de nouvelles notions sont proposées pour comprendre le rapport entre société et mobilité.

#### ***Mise en mobilité et impact social***

LEBRETON (2005) considère que « la mise au ban de la société salariale prend des inscriptions territoriales multiples, certaines étant structurées par une relative « immobilité » et d'autres, au contraire, par une « injonction à la mobilité permanente ». Il n'existe pas de relation simple et immédiate entre la position sociale d'un individu ou d'un groupe et ses comportements de mobilité. » Il montre que pour comprendre le déracinement des Sans Domicile Fixe et « zonards », il faut aussi s'intéresser à leur ancrage temporel et spatial, leur déficit de moyen et de compétence de mobilité, et donc de représentation du territoire. Ainsi, la mise en mobilité de certains ne doit pas "effacer" les réalités des autres, parfois "enfermés" dans leur territoire.

#### ***Mise en mobilité et impact environnemental***

Les travaux de CERON et DUBOIS (2005, 2006) proposent une entrée par la notion de déplacement (en particulier aérien) des activités touristiques, car selon eux, « la question du transport entre le domicile et la destination touristique n'a pas fait jusqu'ici l'objet d'une attention particulière à la hauteur des enjeux, contrairement aux questions plus connues d'impact sur le lieu de vacances (bétonnages des côtes, consommation d'eau, milieux naturels, ...) » (CERON et DUBOIS, 2005). Partant de constats simples (mais pas nécessairement évidents) d'augmentation exponentielle des transports aériens (dont une large part est liée à des *voyages d'agrément*), d'une potentielle fin du pétrole et de l'émission de gaz à effet de serre, ils démontrent que

« l'enjeu est donc [celui du] niveau de déplacement possible et souhaitable à atteindre ». Par une démarche de prospective (à l'horizon 2050), ils démontrent pourquoi il sera nécessaire et inéluctable face à ce changement de contexte de penser l'impossibilité d'une mobilité exponentielle et repenser nos modes de déplacement et en particulier nos modes de voyage.

### ***Mise en mobilité et modification du rapport aux lieux, à l'espace et à l'Autre***

Dans cette posture, les auteurs concernés prennent acte de la mobilité comme nouvelle norme, mais à la question de la positivité de la sur-mobilité, ils préfèrent celle des modifications qu'elle induit dans le rapport aux lieux, à l'espace et à l'Autre.

En sociologie, URRY (2005) s'attache à la notion de co-présence pour expliquer la poursuite du voyage physique malgré les autres moyens de communication, les risques, les incertitudes et les frustrations liées au mouvement corporel (...). Autrement dit, il interroge la poursuite des déplacements physiques à l'heure de la mobilité virtuelle et de l'existence de contraintes du déplacement. Il identifie quatre types de voyage désormais possibles : physique (mouvement des objets), virtuel, corporel (être dans le mouvement), imaginaire (voyager par les images). Chacun d'entre eux implique un rapport particulier à la mobilité (URRY, 2000). Cette typologie permet d'introduire la notion de rapport à l'Autre induit dans le cadre de mobilité.

En géographie, STOCK (2001) en déduit un renouvellement nécessaire d'une certaine approche géographique. La société en mouvement modifiant l'usage des lieux par leurs habitants par la multiplication des lieux familiers identificatoires (pas seulement le domicile) et l'association des pratiques à des lieux multiples et non à un seul lieu, le géographe se doit d'imaginer de nouveaux termes pour définir, décrire et comprendre ces nouveaux rapports. Ainsi, STOCK liste plusieurs difficultés rencontrées par le géographe face à la mobilité dont deux retiennent particulièrement notre attention : une localisation exacte des hommes rendue difficile, une remise en question de la "proximité" comme condition *sine qua non* de la "familiarité".

### Les difficultés du géographe face à la mobilité selon Stock

#### - Une localisation exacte des hommes rendue difficile :

Le postulat de la mobilité comme norme de la société impose une certaine remise en question du lieu de résidence unique et du fonctionnement du lieu par les seuls résidents. Il impose une nécessaire prise en compte du va-et-vient des différents types de population : habitant permanent et habitant temporaire. L'ajout d'une dimension temporelle pour définir une localisation est donc nécessaire.

#### - Une remise en question de la "proximité" comme condition sine qua non de la "familiarité":

Comme BOURDEAU (2003), STOCK constate une relativisation, voire une inversion de « la loi d'airain » de la proxémie, qui se définit selon MOLES (1995) par « la primauté axiologique de l'ici et l'effet atténuateur de la distance sur la pratique et l'investissement psychosociologique de l'espace éloigné. » Autrement dit, l'espace proche (au sens familial) pour un individu n'est plus (uniquement) fonction de la proximité géographique. D'autres facteurs rentrent en jeu : des lieux lointains (au sens kilométrique) peuvent devenir familiers (résidences secondaires, multi-résidence) si l'individu entretient un rapport temporaire, mais suffisamment fréquent avec ces derniers.

Alors que la mobilité invente des habitants temporaires des lieux quotidiens et de la quotidienneté (présence fréquente mais de courte durée) des lieux temporaires ou secondaires, STOCK propose pour mieux les comprendre l'hypothèse de l'habiter polytopique (2006) passant par les notions d'individualisation géographique, d'individus géographiquement pluriels et d'adéquation géographique correspondant à l'expression d'un choix plus grand et plus autonome des lieux. Dans cette posture intermédiaire, que ce soit en sociologie ou en géographie, l'entrée ne se fait ni en terme de positivité ni de négativité de la mise en mobilité. Celle-ci est considérée comme un « état de fait » pour lequel il faut analyser les « conséquences » induites dans le rapport aux lieux, à l'espace et à l'Autre.

Grâce aux auteurs géographes comme sociologues précédemment mobilisés, nous avons vu qu'une corrélation existe entre le positionnement proposé face à la mise en mobilité de la société et l'interprétation positive de la mise en mobilité de la société. Tandis que les auteurs attribuant des vertus à la mise en mobilité tendent à constater une hyper mobilité de la société. Ceux qui sont plus critiques démontrent que cette hyper mobilité n'est pas si évidente ni flagrante. En n'interprétant pas (de manière positive ou non) la mise en mobilité, une posture intermédiaire considère cette dernière comme un état de fait et décale la focale en termes de modifications des

rapports aux lieux, à l'espace et à l'Autre. Comment caractériser cette divergence de positionnements ? S'agit-il d'une simple question d'échelle d'observation ? Quelle définition retenir de ces différents positionnements ? Et plus largement que retenir pour la suite de notre raisonnement de ces oppositions ?

## **1.2. La mobilité entre divergence et consensus : de la nature du phénomène observé à une proposition de définition**

### **1.2.1. Mobilité et nature du phénomène observé ?**

La nature du phénomène observé (BOURDEAU, CORNELOUP, MAO, 2007) peut servir à comprendre cette divergence de positionnement. Alors que de nombreuses données chiffrées servent d'argument pour défendre la thèse de « l'éloge de la mobilité », la remise en question de l'hyper-mobilité situe son analyse au niveau du sens donné à la mobilité. Dans ce cas, la mobilité est considérée comme une pratique faite par des personnes et non comme une variable  $x$  du nombre de kilomètres parcourus par jour. Autrement dit, alors que le premier positionnement propose une analyse des formes de mobilité, le second s'attache à la signification de celle-ci. Le positionnement intermédiaire fait quant à lui le lien entre données statistiques et valeur donnée à la pratique de mobilité.

Comme le résume le tableau ci-après, l'interaction entre mobilité et société peut être mobilisée suivant trois positionnements distincts : *l'éloge de la mobilité*, *la remise en question de l'hyper-mobilité* et *la figure intermédiaire*. Le positionnement de *l'éloge de la mobilité* qui considère la mobilité en tant que forme spatiale, sociale, voire sociétale, envisage cette interaction sous forme de flux. L'échelle d'observation privilégiée est donc celle du *Macro* et les données utilisées pour appuyer la démonstration sont chiffrées. En revanche, le positionnement de la remise en question de l'hyper-mobilité analyse le sens donné à la pratique de la mobilité. Aux flux est préférée l'approche par les valeurs et la pratique approchée à une échelle *Micro*. Le dernier positionnement considérant la mobilité comme une réalité ayant des conséquences sur les pratiques tente de faire le lien entre les deux approches précédentes et place son analyse à une échelle *Meso*.



Positionnement	Eloge de la mobilité	Posture intermédiaire	Remise en question de l'hyper-mobilité
<b>Nature de phénomène observé</b>	La mobilité comme forme spatiale, sociale, voire sociétale	La mobilité comme réalité ayant des conséquences sur les pratiques	Le sens donné à la pratique de la mobilité
<b>Modalité du rapport entre société et mobilité</b>	En termes de flux	En liant les flux, la valeur et la pratique	En termes de valeur et de pratique
<b>Echelle d'observation</b>	Macro	Meso	Micro
<b>Indicateur</b>	Données chiffrées	Données chiffrées et Valeur donnée à la mobilité	Valeur donnée à la mobilité
<b>Illustration</b>	<i>En 1936, on effectuait en moyenne 5 km par jour alors qu'en 2006, la moyenne des déplacements journaliers physiques est de 45 km et des milliers virtuels. (VIARD, 2006)</i>	<i>En permanence, 300 000 (passagers) sont en vol au-dessus des EU (...). On évalue à 1,6 milliard le nombre de voyages aériens (...) effectués chaque année (...) Mais pourquoi continuons-nous à voyager physiquement ? (URRY, 2005)</i>	<i>Les distances parcourues et le temps consacré à se déplacer augmentent. Ces croissances renvoient à de nouvelles formes de déplacements et il convient d'étudier la perception personnelle du temps de transport. (KAUFMANN, 2008)</i>

**Tableau 1 : Trois positionnements face à la mobilité  
(BERTHELOT, 2012 d'après VIARD, 2006 ; URRY, 2005 et KAUFMANN, 2008)**

Comme le soulignait STOCK lors du 6ème séminaire MéthéoGéo<sup>15</sup>, nous pouvons faire dire beaucoup de choses aux chiffres comme aux mots. Là est toute la difficulté de la mise à distance des croyances personnelles dans la recherche en sciences sociales. La théorie de HOYAUX (2003) et son positionnement constructionnisme nous invitent à être conscients que chaque discours, même scientifique, est situé. Autrement dit, il est difficile d'invoquer uniquement une différence de méthodologie pour comprendre ces positionnements et les argumentaires sont certainement aussi liés aux croyances personnelles de chacun. Croyances personnelles que nous avons vu émerger grâce à notre participation et implication dans des séminaires scientifiques donnant lieu à d'échanges avec certains de ces auteurs. On citera pour exemples la référence aux *Khmers verts* faite par Jean Viard<sup>16</sup> lors de nos échanges sur la nécessité de prise en

<sup>15</sup> Le séminaire MéthéoGÉO est né en 2007 de l'initiative de quelques doctorants de Pacte-Territoires, autour d'approches théoriques et méthodologiques de la géographie. Organisé sur le site du Pradel, en Ardèche, il se veut un temps privilégié d'échange entre les doctorants de Pacte et des personnalités scientifiques issues de toutes disciplines comme VIARD, Di Méo, Thévenot, Latour, Lussault.

<sup>16</sup> Lors du séminaire MéthéoGéo n°2, « Modes du rural : aujourd'hui, demain ? » du Vendredi 6 juillet 2007, CERMOSEM, Le Pradel (Ardèche).

compte de l'impact écologique pour penser les mobilités de demain et celle à la *décroissance* dans l'approche de l'autonomie de Franck Michel<sup>17</sup>.

Ainsi, sans se positionner pour l'une ou l'autre des écoles de pensée, c'est bien l'intérêt et la complémentarité des trois approches que nous défendons pour appréhender dans sa globalité l'objet "mobilité". Dans les parties qui suivent, nous clarifierons quel "entre-trois" et quelle définition de la mobilité nous retenons pour la suite de la démonstration. Définition qui pourrait être considérée comme tardive, mais qui n'a de sens qu'une fois un positionnement choisi.

### 1.2.2. Ce que nous retenons de ce débat, une intégration disciplinaire autour de l'objet mobilité

Au-delà des divergences sur l'appréhension de l'interaction entre la mobilité et la société contemporaine, il semble que des enseignements communs puissent être retenus. La mobilité est un phénomène complexe qui ne peut se réduire au simple déplacement (LUSSAULT, 2005). Elle impose de dépasser les dichotomies classiquement retenues en terme de temporalité, de spatialité et d'altérité. Il s'agit d'une pratique spécifique avec un système de valeur propre et des codes particuliers. La géographie comme les autres sciences sociales se trouve donc limitée par les concepts, le vocabulaire des pratiques antérieures, pour l'appréhender, la décrire, la comprendre, la maîtriser (STOCK, 2001 ; KNAFOU, 1998).

Que l'on reconnaisse ou non l'hypermobilité des sociétés contemporaines, la mobilité impose un renouvellement du vocabulaire scientifique comme le proposent STOCK ou KAUFMANN. En dépassant les dichotomies classiques, elle nous invite à proposer une analyse multi-objet allant du flux au sens en passant par l'intentionnalité des pratiques de mobilité et leurs valeurs.

Enfin, il semble que la mobilité tende à faire évoluer les frontières disciplinaires. De son côté URRY (2005) en affirmant que la mobilité doit « être envisagée (...) comme un phénomène géographique autant que social », incite la sociologie à intégrer la dimension géographique dans son cadre d'analyse. De l'autre, en géographie,

---

<sup>17</sup> Lors des rencontres du Pradel autour de la notion d'itinérance, 14-15 décembre 2006, CERMOSEM, Le Pradel (Ardèche).

LUSSAULT (2005) souhaite dépasser la mobilité comme simple déplacement et STOCK (2001) insiste pour prendre en compte l'intentionnalité des individus pour comprendre la mobilité. Un élargissement peut être constaté des objets propres à la géographie et de ses appuis théoriques et méthodologiques vers la sociologie. Il s'avère donc que l'objet "mobilité" incite à une intégration ou tout au moins une extension disciplinaire de la sociologie vers la géographie et réciproquement (cf. Figure 1).

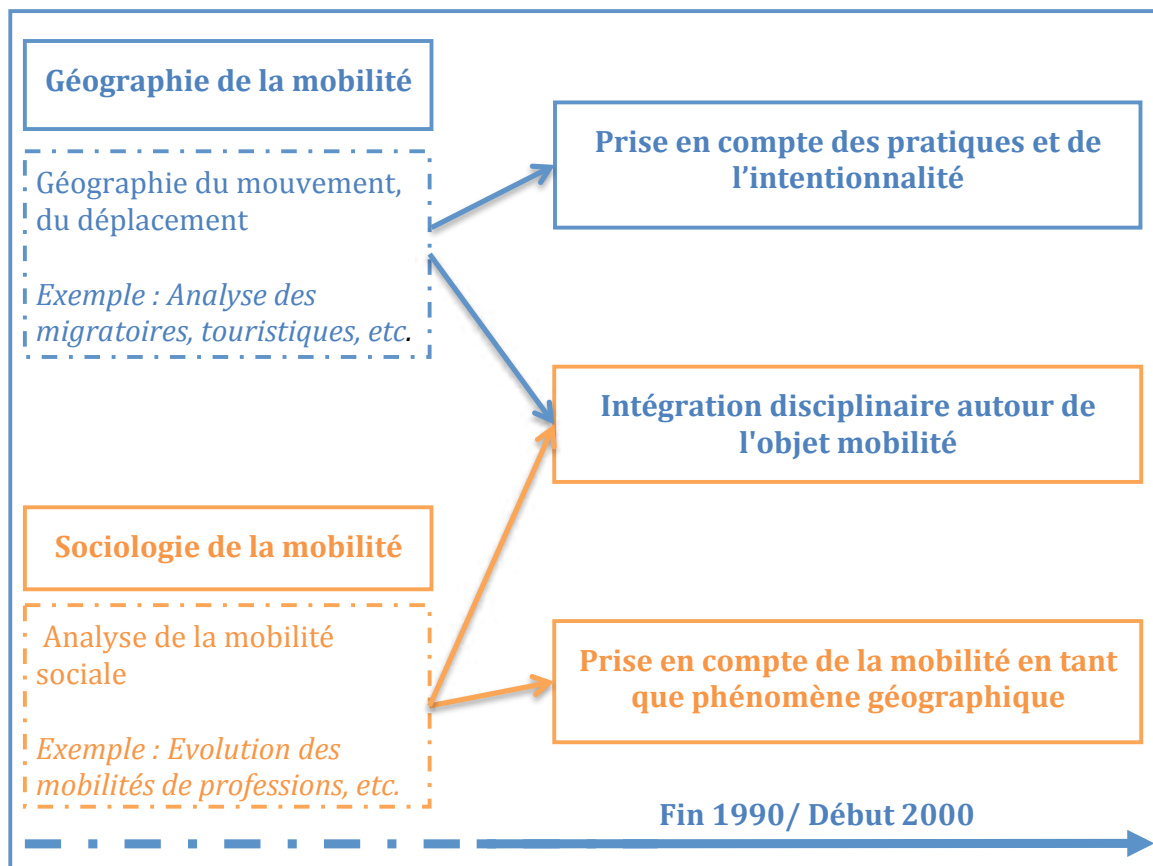


Figure 1 : La mobilité: nécessité d'une ouverture disciplinaire  
(BERTHELOT, 2012 d'après URRY, 2005 ; LUSSAULT, 2005 ; STOCK, 2001)

### 1.2.3. Une définition de la mobilité et une proposition de posture

Comme nous l'avons dit, nous postulons l'intérêt des trois écoles de pensées précédemment définies. Nous retiendrons ici quelques éléments supplémentaires à ceux abordés lors de leur définition (repris dans la figure 2) avant de proposer notre définition et notre approche de la mobilité.

### **Eléments de définition issus de l'éloge de la mobilité**

En plus de considérer la mobilité comme un phénomène pratique, technique et spatial au cœur de nos modes de vie impliquant un changement de référentiel des valeurs. VIARD (2006), dans sa définition de la mobilité, propose de distinguer les mobilités subies des mobilités choisies. Les premières mobilités étant considérées comme des contraintes notamment lorsqu'elles sont imposées, peuvent, voire doivent, être régulées pour leurs impacts négatifs (sur les hommes, sur la société, etc...). Au contraire, les secondes nécessairement positives, puisque souhaitées par exemple dans le cadre de pratique de loisir, doivent être possibles et encouragées.

Cette distinction nous semble avoir des vertus heuristiques intéressantes pour établir des niveaux de priorité dans cette régulation. En revanche, l'attribution de vertus nécessairement positives à la mobilité choisie quitte à évacuer les arguments éthiques/environnementaux pour sa régulation (question d'autant plus prégnante dans le cadre des pratiques récréatives) et parallèlement l'assimilation des mobilités liées au travail à mobilités subies semble en décalage avec les débats contemporains.

### **Eléments de définition issus de la *relativisation de l'hyper-mobilité***

Deux renversements permis par une approche de la mobilité par le sens, les valeurs et la signification retiennent notre attention pour proposer une définition de la mobilité. Chez MICHEL (2005), il s'agit du renversement de la proposition qui consiste à dire que la mobilité rend plus libre pour préférer affirmer qu'il faut être libre pour être réellement mobile. Chez KAUFMANN (2008), celle de ne pas faire l'amalgame entre la mobilité et se déplacer vite et loin. Les personnes qui parcourent le plus de kilomètres par an ne sont généralement pas les personnes les plus mobiles. Les « hypermobiles » sont soit ceux qui travaillent très loin de leur domicile, soit ceux qui ont deux domiciles. Leurs déplacements leur évitent d'être confrontés à des changements trop radicaux dans leur vie. C'est pour changer d'état le moins possible qu'ils bougent beaucoup. Les distances parcourues sont en conséquence un mauvais indicateur de la mobilité. On peut être très peu mobile et se déplacer beaucoup ou très mobile sans sortir de la ville en recherchant systématiquement à explorer l'inconnu et le dépaysement.

### **Eléments de définition issus de la *posture intermédiaire***

A la nécessité de prise en compte de la notion « co-présence » (URRY, 2005), de non réduction de la mobilité touristique à la destination (DUBOIS et CERON, 2005), et du renversement de la loi d'airain de Moles (STOCK, 2001) peuvent être ajoutés deux éléments proposés par LUSSAULT et STOCK (2003). D'une part la complexité du phénomène "mobilité" qu'il ne faut pas réduire à l'une de ses composantes (déplacement, transport, migration, etc.), et d'autre part le fait que dans la société occidentale contemporaine, la mobilité est une valeur positive, changement radical avec les sociétés agraires dans lesquelles l'immobilité est valorisée (REMY, 1996).

### **Proposition de synthèse et de positionnement (cf. figure 2) :**

La mise en mobilité d'une partie des sociétés contemporaines occidentales est un fait. Ce phénomène est d'ordre pratique, technique et spatial impliquant un changement de référentiel des valeurs (VIARD, 2006). Et la mobilité comme valeur positive de la société occidentale est un marqueur du changement radical avec les sociétés agraires (LUSSAULT, STOCK, 2003). Mais, au regard des débats contemporains, assimiler la distinction entre mobilité subie et mobilité choisie (VIARD, 2006) à une mobilité négative à réguler et une mobilité positive à encourager ne va pas de soi. Toutes deux méritent d'être questionnées tant un terme d'impact (positif ou négatif) sociétal global c'est-à-dire en prenant aussi en compte les impacts environnementaux et éthiques. Il semble ainsi essentiel de considérer ce phénomène dans sa complexité et de ne pas le réduire à un simple déplacement rapide et lointain (KAUFMANN, 2008), en particulier dans le cadre des pratiques touristiques où trop souvent la mobilité touristique est réduite à la destination et le déplacement est considéré comme une contrainte à optimiser (DUBOIS-CERON, 2005). En cela, les approches par l'intentionnalité et la signification donnée à cette pratique ont une véritable valeur ajoutée. L'une permettant de proposer le renversement de la loi d'airain de MOLES<sup>18</sup> (1998) où la proximité n'est plus une condition sine qua non de la familiarité (STOCK, 2001), l'autre permettant de nuancer la liberté inhérente à la mobilité et d'ouvrir la possibilité du renversement de l'analyse (MICHEL, 2006).

---

<sup>18</sup> La loi d'airain défendue par MOLES est que la distance atténue toute chose. Autrement dit cette loi repose sur la primauté de l'*ici* et le phénomène d'atténuation avec la distance : « ce qui est proche physiquement sera nécessairement plus familier ».

### Posture d'éloge de la mobilité

Phénomène pratique, technique et spatial impliquant un changement de référentiel des valeurs (VIARD, 2006)

Distinction *Mobilité choisie* vs *Mobilité subie* (VIARD, 2006)

### Posture intermédiaire

Renversement de la loi d'airain de Moles (STOCK, 2001)

Phénomène complexe non réductible à ses composantes (LUSSAULT, STOCK, 2003)

La mobilité comme valeur positive de la société occidentale (LUSSAULT, STOCK, 2003)

Primat de la co-présence sur la mobilité physique, virtuelle, corporelle et imaginaire (URRY, 2005)

La mobilité touristique réduite à la destination et le dépassement du déplacement contrainte (DUBOIS-CERON, 2005)

### Posture critique de l'hyper-mobilité

L'autonomie et la liberté comme condition sine qua non de la mobilité et non inversement (MICHEL, 2006)

Distinction entre la mobilité et le déplacement rapide et lointain (KAUFMANN, 2008)

**La mobilité comme phénomène complexe tant social que spatial, voire sociétal**

Figure 2 : Vers une définition de la mobilité : les éléments retenus des 3 écoles de pensée (BERTHELOT, 2012)

### *1.3. Les changements de modes de déplacement : un changement de valeurs, de références et d'organisations sociales*

Nous l'avons vu, quelque soit leur positionnement, les auteurs qui s'intéressent à la mobilité s'accordent à dire que la mobilité ou tout au moins la motilité introduit un changement dans le système de valeurs et les codes de références des sociétés antérieures (VIARD, 2006 ; ALLEMAND *et al.*, 2005). Nous tenterons d'explicitier l'évolution du rapport à la mobilité et ce qu'elle induit en termes de temporalité, de spatialité et d'altérité. Spécificités que nous tenterons de compléter au fur et à mesure de notre démonstration notamment via l'élargissement de la réflexion à l'ensemble de la géographie et son application aux pratiques récréatives<sup>19</sup>. La mobilité-déplacement ou le *voyager du corps* (URRY, 2005) sera le point de départ de notre démonstration. Nous commencerons comme le propose URRY par une donnée simple, voire peut-être simpliste, mais en tout cas efficace, celle de l'apparition des moyens de transport (la marche à pied, le chemin de fer, la voiture, l'avion). Nous verrons comment cette évolution modifie le rapport individuel et collectif au temps, au lieu, à l'altérité et la proximité.

#### *1.3.1. Se déplacer à pied : de la lenteur comme contrainte à son éloge*<sup>20</sup>

Jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, en Europe, la marche à pied était associée à la nécessité, à la misère et au vagabondage (SIROST, 2008). C'est au cours du XIX<sup>e</sup> et après le développement d'autres moyens de transport que celle-ci va prendre une connotation positive de récréation. La marche forcée laisse place à « un choix esthétique [qui] est devenu l'une des principales motivations de la marche à pied. La randonnée d'excursion, disciplinée et organisée, va se développer énormément. » (URRY, d'après WALLACE, 93)

Alors que le vagabond était considéré comme fauteur de trouble (FOUCAULT, 1975), le marcheur devient philosophe (GROS, 2009) et la marche porteuse de valeurs éducatives, voire indispensables pour chacun et pour la société. Certains font même

---

<sup>19</sup> En particulier dans chapitre 1.2 De la société traditionnelle à la société post-moderne : Les spécificités d'un monde mobile ou la nécessité de nouveaux schémas interprétatifs en géographie ?

<sup>20</sup> On pense notamment à « l'éloge de la marche » de David le Breton

son éloge (LE BRETON, 2000) et d'autre comme GROS (*op. cit.*) en défense des valeurs positives (cf. encart ci-après).

#### Les valeurs de la marche à pied par Frédéric Gros<sup>21</sup>

##### La marche, source d'inspiration et d'énergie :

« Il y a cette idée que dans la marche, on va vers le sauvage, mais non pas pour revenir à l'origine, mais pour permettre d'être un peu à la verticale de la source même de la création et du jaillissement. »

##### L'effort comme source d'ouverture:

« Pour beaucoup, la pratique spatiale de la marche à pied (...) s'accompagne de la notion d'effort. On prétend qu'un élément du paysage ne peut s'apprécier comme il convient que s'il faut une vraie dépense d'énergie (...) [pour l'atteindre].

##### La lenteur de la marche comme contre valeur :

« cette lenteur, évidemment, elle apparaît comme contre valeur par rapport à nos vies ultramodernes qui sont saturées de vitesse. Nous faisons tout dans la précipitation, on sature le temps d'activité et marcher nous permet de comprendre qu'au fond toutes les technologies qui réduisent le temps et l'espace en même temps nous aliènent à la vitesse. (...) C'est ce qui fait toute la différence avec le simple voyage. Il y a une approche lente des paysages qui fait qu'on n'est pas dans l'image, on est dans la présence. »

##### La marche productrice d'éternité :

« Quelque chose qui (...) est liée à l'expérience de la marche, qui nous fait rentrer dans une autre temporalité, (...) celle (...) de la majestueuse pérennité des paysages. C'est-à-dire qu'on est dans un monde dans lequel tout se transforme instantanément (...). Et précisément, quand on aime un paysage et qu'on le découvre en marchant, d'année en année il reste le même et on a vraiment cette amplitude du temps qui fait partie de l'éternité. Et (...) autre éternité de la marche, ce sont ces brefs instants de stupeur et d'émerveillement quand vous êtes saisi par la beauté d'un paysage. »

##### Marche comme solitude régénératrice :

« La marche permet ce rapport décidé à soi qui n'est pas de l'ordre de l'introspection indéfinie [...], mais de l'examen méticuleux ; en marchant on se fait ses comptes avec soi-même : on se corrige, on s'interpelle, on s'évalue. (...) Il y a cette disponibilité de l'esprit qui fait qu'on est disponible à la présence au monde, à la présence aux paysages, mais aussi disponibles à nous-mêmes. (...) C'est vraiment une des richesses de l'expérience de la marche, c'est celle de solitude. »

##### La marche comme retour la sobriété :

« Enlever le superflu, supprimer l'inutile. Juste garder de quoi marcher, de quoi vivre. De quoi a-t-on besoin quand on marche ? De quoi se protéger du froid et de la faim. Rien de ce qu'on emmène ordinairement pour *tuer le temps* en voyage ne sert ici. »

##### La marche comme productrice d'un nouvel exotisme :

« Il n'y a pas besoin d'aller loin pour marcher. Le vrai sens de la marche, ce n'est vers l'altérité (d'autres mondes, d'autres visages, d'autres cultures, d'autres civilisations), c'est à la marge des mondes civilisés, quels qu'ils soient. Marcher, c'est se mettre sur le côté : en marge de ceux qui travaillent, marge des routes à grande vitesse ... »

<sup>21</sup> D'après son livre, *Marcher, une philosophie* et son intervention aux 1ères rencontres nationales du tourisme itinérant.



Pour URRY, « les marcheurs et la marche donnent ainsi forme à la façon dont les lieux sont habités et utilisés. ». On peut valoriser le fait de traverser lentement un environnement tout en minimisant l'empreinte qu'on y laisse. Il définit cette montée en puissance de la marche à pied comme étant « aux antipodes de la vitesse et de la hâte qui va caractériser la vie moderne, à mesure que la flânerie décontractée du XIX cède le pas au large éventail de formes transitoires et fugaces qui caractérisent le XX ». De manière très contemporaine, on peut citer l'exemple d'une expérience d'itinérance militante, celle de colporter la décroissance (SCHNEIDER, 2008). Par une itinérance d'un an avec un âne à travers la France, l'objectif ici est de se servir des principes de la marche pour « sortir des cercles fermés » et créer du débat autour d'une vision militante de la société<sup>22</sup>.

L'idée n'est pas ici de défendre notre adhésion ou répulsion à ces éloges associés à la pratique de la marche. Mais cette perception contemporaine du caractère positif de la marche associée à la reconstruction a posteriori de la lenteur subie du XVII nous semblent être des apports stimulants pour aborder le statut contemporain de l'itinérance récréative. Ainsi, le statut particulier attribué aujourd'hui à la marche notamment dans le cadre des pratiques récréatives contemporaines<sup>23</sup> ne contribuerait-il pas à une certaine idéologie visant à contrecarrer *l'accélération* constatée par ROSA (*op. cit.*). La réaction d'une marcheuse avisée et expérimentée à la lecture de l'ouvrage de Frédéric Gros en est sans doute révélatrice : « j'adhère à ce qu'il dit et ce qu'il écrit me parle beaucoup. Mais, finalement en le lisant, ça m'effraye de me dire que nous sommes dans une société où ces valeurs doivent être rappelées ». Cependant comme le propose ANSELLE (2010), ne faut-il pas aussi se demander en quoi le succès de la métaphore du nomade est-il empreint d'un certain mythe où elle « revêt la forme de l'errance, du vagabondage, de l'exil, de l'esprit artiste, du flux, de la pensée ou de la raison nomade ». Autant de questionnements qui seront abordés lors de l'exploitation de nos matériaux.

---

<sup>22</sup> Pour plus de détails sur cette marche : <http://www.decroissance.org/francois/>

<sup>23</sup> A ce titre, il est intéressant de noter que la dernière étude nationale sur les clientèles touristiques françaises de la randonnée pédestre date de 2003, avec des chiffres de 1998 et 2000 (Cahiers de l'AFIT « La pratique de la randonnée pédestre en séjour touristique en France » - avril 2003). Cependant en 2010, la Fédération Française de Randonnée comptait 207 000 adhérents et une étude réalisée en 2009 par Suisse Rando et l'office Fédéral des Routes considère que - 1/3 de la population suisse s'adonne à la randonnée pédestre qui constitue, avec le cyclisme, l'activité sportive et physique préférée des Suisses

### 1.3.2. Les chemins de fer

Le premier moyen motorisé évoqué par URRY est celui des chemins de fer dont il note le rôle exceptionnellement important dans la structuration des mobilités modernes. Il met en exergue une vision négative et une vision positive de ce nouveau mode de déplacement recoupant les positionnements d'éloge et de critique de la mise en mobilité de la société précédemment identifiés.

D'un côté, les voyages de plus longues distances se sont démocratisés. Les chemins de fer vont donc ouvrir la porte aux *identités nouvelles* (LEVY, 1998). Permettant le franchissement des distances spatiales par un moyen technique, le chemin de fer va être remettre en question l'analogie proposée par LEVY entre « être né quelque part » et être assigné à ce lieu. Ainsi « peu à peu, la liberté s'est immiscée dans nos espaces dans la mesure où nous sommes de moins en moins contraints par les lieux. (...) C'est aussi l'accroissement de la mobilité - phénomène nouveau - qui fait que nous sommes désormais pleinement acteurs au sein de l'organisation spatiale du territoire. » (LEVY, 1998)

D'un autre côté, THRIFT estime que « les passagers du chemin de fer étaient propulsés à travers l'espace comme de vulgaires colis ; le corps devenait un paquet de chair anonyme, ballotté de-ci de-là, comme n'importe quelle autre marchandise » (THRIFT, 96 in URRY 2005). De ce point de vue, les chemins de fer ont eu pour « effet d'aplatir et domestiquer la campagne » et de transformer les paysages en « succession fugitive de vues cadrées. » Au niveau temporel, l'accélération du trafic ferroviaire a transformé le patchwork de temps locaux en un temps standardisé basé sur le méridien de Greenwich. Le parallèle peut être fait avec l'analyse proposée par DUBOIS et CERON (2005) dans le cadre des transports aériens et du tourisme international, puisqu'ils considèrent qu'« actuellement, pour la plus grande majorité des déplacements touristiques, le trajet s'apparente à un tunnel dont il importe de sortir le plus vite possible. »

### 1.3.3. De la voiture à l'automobilité

URRY poursuit sa description du *voyager du corps par* le second moyen motorisé de la modernité : l'automobilité. Car, selon lui, « l'importance de la voiture réside dans le fait qu'elle reconfigure la société civile, induisant des manières distinctives d'habiter, de voyager et de socialiser, dans et à travers un espace-temps automobilisé. Les sociétés civiles de l'occident sont des sociétés civiles de l'automobilité. (...) Ces socialités multiples, de la vie familiale, de la communauté, des loisirs, des plaisirs du mouvement, etc., s'entrelacent à travers des jongleries compliquées du temps et de l'espace que les déplacements en voiture permettent mais rendent nécessaires aussi. »

Pour RAUCH (1998), c'est à partir des années 1970 que le développement des réseaux autoroutiers est à l'origine d'un nouveau basculement où le trajet remplace désormais le voyage. Comme pour les chemins de fer, deux facettes de l'automobilité peuvent être identifiées. Celle-ci étant à *la fois* extrêmement flexible et tout à fait coercitive (URRY, 2005). L'automobilité permet une certaine liberté dans les modes de placement en introduisant la vitesse, le choix dans le moment de départ et dans celui de l'itinéraire ; mais en contrepartie elle « oblige les gens à orchestrer leurs mobilités et leurs socialités de manière complexes et hétérogènes sur de grandes distances » (URRY, 2005).

Trois exemples peuvent être repris pour illustrer le paradoxe de l'automobilité :

- Le circuit touristique routier ou l'utilisation de la voiture à la Belle époque et pendant l'entre-deux-guerres comme un des passes-temps favoris des gens aisés. Il s'agissait de voyager, s'arrêter, rouler lentement, choisir la route la plus longue, préférer le processus à la destination.

- Le mythe nord-américain de la liberté automobile porté par la littérature de Kerouac ou des films tels qu' "Easy rider". Selon BAUDRILLARD, « l'Amérique » a entrepris de faire de l'utopie une réalité, de tout réaliser à travers l'étrange destin du simulacre. (...) La culture aux Etats-Unis, « c'est l'espace, c'est la vitesse, c'est le cinéma, c'est la technologie » (BAUDRILLARD, 1986).

- « La privatisation mobile » (d'après WILLIAMS in URRY, 2005) : « Les vues, les sons, les goûts, les températures et les odeurs de la ville et de la campagne sont réduits à l'image bidimensionnelle offerte par le pare-brise ; (...) le monde par-delà le pare-

brise est l'Autre qu'il faut tenir à distance grâce aux diverses technologies de privatisation incorporées à la voiture moderne. »

#### 1.3.4. Des phases de mobilité aux « figures » sociétales<sup>24</sup>

Même si chaque mode de déplacement est ambivalent, son apparition implique des rapports spécifiques au temps, à l'espace et à l'Autre. Leur apparition et surtout leur généralisation inscrit l'époque et donc la société concernée par celles-ci dans un rapport spécifique à la mobilité tel que le tableau 2 ci-après propose de le récapituler. Ainsi, au XVII<sup>ème</sup> siècle, la marche à pied comme mode de déplacement unique implique comme référence la lenteur pour la temporalité, la proximité pour la spatialité (au sens large) et le proche dans le rapport à l'Autre. Durant cette période, la mobilité-déplacement est donc considérée au-delà du proche comme une contrainte et ses « utilisateurs » réguliers comme étant hors de la société et dont il faut se méfier (FOUCAULT, 1975). L'apparition du chemin de fer au XIX<sup>ème</sup> introduit d'un point de vue temporel, la notion de rapidité, mais contrainte par un temps-horloge (URRY, 2005) collectif et planifié. Cette rapidité implique une impression de réduction des distances et élargit le potentiel d'altérité (LEVY, 1998). Mais elle introduit aussi de la passivité dans le déplacement et la sensation d'espace-paysage contrairement à l'espace vécu. Le rapport mobilité-société se caractérise par un déplacement collectif et potentiellement passif restant cependant de l'ordre du Voyage et de l'Aventure. C'est donc l'arrivée de l'automobilité qui va introduire la banalisation du déplacement. Elle va rendre possible le déplacement individuel et flexible. Après le temps-horloge introduit par le chemin de fer, le temps instantané (URRY, 2005) est désormais possible. Même si à ses débuts l'automobile est vectrice de mythe, très vite elle va introduire la quotidienneté de la mobilité et accentuer la notion d'espace-paysage via la « privatisation mobile ».

Ni la marche à pied récréative du XIX<sup>ème</sup> siècle, ni la marche à pied revendicative, voire militante du XXI<sup>ème</sup> siècle ne seront prises en compte ici<sup>25</sup>. De plus, l'apparition de l'avion comme mode de déplacement n'a pas été traitée spécifiquement pour analyser l'évolution du rapport société-mobilité. Car s'il exacerbe certaines

---

<sup>24</sup> BOUDIN A. (2005)

<sup>25</sup> Elles feront l'objet d'une analyse plus approfondie dans le chapitre 2 sur *Evolution du statut sociétal des pratiques récréatives : le post-tourisme ?* en tant qu'indicateurs de cette évolution

caractéristiques déjà présentes via les autres modes de déplacement, il ne semble pas en introduire de nouvelles. Ainsi, par sa rapidité, il accentue le phénomène de raccourcissement des distances introduit par le chemin de fer (faisant apparaître toute même à ce titre le jeu d'échelles internationales et l'importance la mondialisation) et ceux de mise en bulle et de déplacement comme contrainte à abrégé développés par l'automobilité.

Enfin, nous tenons à préciser qu'un travail similaire pourrait être proposé pour les mobilités virtuelles (radio, télé, internet, etc. ; cf. URRY, 2005) mais nous ne les traiterons pas de manière aussi approfondie car bien qu'en lien avec l'évolution des pratiques récréatives<sup>26</sup>, elles les impactent moins directement.

<b>Mode de déplacement</b>	<b>La marche à pied</b>	<b>Le Chemin de fer</b>	<b>L'automobilité</b>
<b>Période d'apparition</b>	XVII <sup>e</sup>	XIX <sup>e</sup>	XX <sup>e</sup> (années 1970)
<b>Rapport au temps</b>	Lenteur	Apparition de la rapidité  Temps horloge (collectif et planifié)	Apparition de l'instantanéité  Temps individualisé et flexible
<b>Rapport à l'espace</b>	Petite distance  Référence spatiale = proximité	Diminution du rapport Temps/ Distance  Espace devient paysage	Inexistence du paysage au profit du plaisir de conduire, d'être dans sa bulle  Banalisation des déplacements longue-distances
<b>Rapport à l'Autre</b>	Tissu social de la proximité	Ouverture de nouveaux horizons	Multiplication des tissus sociaux.
<b>Rapport mobilité et société</b>	Valorisation de la sédentarité, immobilité (REMY 1996)  Mobilité-déplacement = négative  Une mobilité du lent et du proche	Début du déplacement « passif » et collectif  Mobilité-déplacement = exceptionnalité du Voyage de l'Aventure  Une mobilité du collectif, du lointain	Injonction à la mobilité  Début de la mobilité individuelle,  Mobilité-déplacement = quotidienne  Mobilité de la rapidité et de la flexibilité

*Tableau 2 : Les trois phases de mobilité-déplacement de la marche à pied à l'automobilité (BERTHELOT, 2012 d'après URRY, 2005)*

<sup>26</sup> Pratiques récréatives qui seront par la suite au centre de notre réflexion.

Certains géographes et sociologues considèrent que l'apparition de ces trois modes de mobilité a un impact sociétal plus large que le "simple" déplacement. Ainsi, il serait possible d'associer à chaque phase de mobilité-déplacement, une figure sociétale correspondante. Nous utiliserons pour le moment les qualificatifs suivants : traditionnelle, moderne, post-moderne pour les dénommer. Si, ici, nous présentons une vision homogène, voire uniforme, il est d'ores et déjà important de noter que certains géographes réfutent cette analyse par strate temporelle et rupture sociétale. De plus, ces phases seront décrites comme étant distinctes et bien délimitées. Or, cette description bien que relativement schématique aura pour objectif de faire ressortir les points saillants de chacune d'entre elles. Cependant, ces phases doivent être considérées comme étant sédimentaires, l'apparition de l'une n'effaçant pas complètement la précédente, mais produisant un décalage du cadre de référence et des valeurs qui font consensus. De plus, nos propos et références seront centrés sur les approches qui éclairent au mieux les faits touristiques ou récréatifs. Ainsi, les auteurs qui font le lien entre ces "phases" et les pratiques récréatives seront préférés aux spécialités des notions de modernité ou postmodernité.

Nous ne nous attarderons pas sur la phase dite « traditionnelle », puisqu'elle précède la société des loisirs dont l'apparition est souvent associée à celle des congés payés de 1936 (BOYER, 1996). Cette dernière ne sera donc pas indispensable dans la suite de notre raisonnement. Pour la qualifier, BOUDIN (2005) reprend les propositions de GAUCHET qui considère que la « personnalité traditionnelle » donne la priorité au collectif. L'organisation de la vie quotidienne traditionnelle se fait autour de trois pôles que sont la position sociale et économique, l'appartenance à un groupe social fortement structuré et le corpus de la règle de l'interaction. Dans ces sociétés, les métaphores prédominantes étaient celles de différents animaux et diverses sortes d'activités agricoles (URRY, 2005).

En revanche, les valeurs modernes seraient un mixte entre la force du collectif et le droit de choisir. Cette période est souvent « assimilée à la période industrielle où le temps consacré au travail (est) profondément considéré comme la variable de commande essentielle des autres temps de vie » (CERON, DUBOIS, 2006). Dans les sociétés modernes, ce sont les métaphores de l'horloge, de différentes sortes de machinerie (...) qui ont prédominé. (URRY, 2005). A l'image du temps Horloge, il existe à cette époque un souci du mode d'organisation, de la régularité et de l'ordre. Les

sociétés modernes sont marquées par la séparation des fonctions : travail, domicile, loisirs, avec une division du travail par sexes et primat de la catégorie socioprofessionnelle dans l'identité d'une personne ; on est très attentif à la différenciation spatiale des activités ; changer de rôle implique généralement que l'on change de lieu (KAUFMANN, 2008). Pour URRY (2005), le développement des sciences sociales a été fondé sur l'idée d'une juxtaposition société/nature qui atteint son apogée au cours du XIX siècle. La nature étant un domaine hostile de non-liberté qu'il fallait dompter, la modernité comportait la croyance que le progrès humain était à mesurer et évaluer en fonction du degré de domination de la société sur la nature, sans aucun effort soit fait pour transformer les rapports entre les deux.

La définition d'une société post-moderne est souvent proposée en opposition à celle d'une société moderne à travers ce qu'elle modifie dans le rapport à la nature, à l'Autre, au collectif et en particulier à l'Etat, au temps et à l'espace. URRY soulève le fait que la nature n'est plus à penser en termes d'opposition à la culture, à la société i.e. en termes de dichotomie homme-nature, humain-non humain. Mais il défend la multiplicité des définitions de la « nature » où l'environnement constitue une des visions de celle-ci. Ainsi, différentes pratiques sociales produisent différentes natures : nature des grands espaces pour le loisir, nature comme spectacle, nature en tant qu'ensemble de lois scientifiques, etc.

Dans cette même logique de multiplicité, pour LEVY, notre ancienne manière de nous insérer socialement dans l'espace et le temps a fait place à un modèle plus « mélangé » (LEVY, 99 in KAUFMANN 2008). BOUDIN (2005) parle de « l'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée ». Dans un registre plus sociologique, MAFFESOLI (1997) propose une analyse de la société via l'inscription des individus dans une « tribu » où la différenciation, la distinction sont les valeurs de référence contrairement à celle d'insertion dans une classe sociale particulière. L'automobilité mais aussi les nouvelles technologies sont quant à elles des marqueurs de l'évolution du rapport au temps, ainsi le temps instantané remplace le temps horloge de la modernité. Il en résulte un brouillage des sphères publique et privée et un télescopage du temps libre et du temps contraint (KAUFMANN, 2008). On pense ici à l'analyse proposée par VIARD (2006) sur l'investissement des lieux de loisirs, de vacances comme le lieu du quotidien et donc du travail. D'après CERON et DUBOIS, l'usage unique du temps a été remplacé par une « extrême diversité des modèles ». Et, « la période actuelle [post-moderne] peut être

caractérisée par une individualisation des usages du temps en rupture avec les modèles de masse qui dominaient précédemment. »

Comme le rapport au temps, le rapport à l'espace se trouve caractérisé par l'existence de lieux multiples (LEVY, 1998). Sans pour autant affirmer que les populations actuelles sont toutes de population de nomades<sup>27</sup> (KNAFOU, 1998), le nouveau moyen de communication et de déplacement rende possible l'habiter polytopique et transforme des non-lieux tels que la gare, l'aéroport en lieu familier. La fonction et la valeur de chaque lieu sont donc à reconsidérer en fonction de la pratique et de l'intentionnalité de l'individu.

Ces nouveaux moyens de communication et de transports peuvent aussi être utilisés pour annuler au maximum les effets des déplacements sur la vie sociale (KAUFMANN, 2008) et remplacer la mobilité sociale par des déplacements quotidiens. A l'exemple du déménagement qui peut être remplacé par des pendulaires longue-distance quotidiens.

Ainsi, pour ceux qui reconnaissent ce « découpage » entre sociétés traditionnelle, moderne, post-moderne, le passage de la société moderne à une société post-moderne peut correspondre comme le propose BOURDEAU (2003) dans son analyse du rapport à l'ailleurs dans les sociétés urbaines contemporaines à « une vision spécialisatrice, moderne/fordiste/digitale, dépassée par l'hybridation et le mixage typiquement post-moderne/post-fordiste/analogique ». On retrouve ici la proposition de URRY qui est d'associer aux sociétés post-modernes la métaphore de l'hologramme, basée sur la non-séquentialité, le rapport individu-totalité et la complexité. Pour cet auteur, l'ordre planétaire émergent est caractérisé par un désordre et un déséquilibre constants où il faut reconnaître la complexité de l'agent et sa propre portée en dehors des structures. Une quatrième phase semble en émergence, qualifiée de transmoderne par CORNELOUP (2007) dans le cadre des pratiques récréatives de nature. Pour poursuivre avec les phases de mobilité-déplacement, elle coïncide non pas avec l'apparition de nouveaux modes de déplacement mais à une nouvelle utilisation des modes de déplacement existants. Nous l'avons vu avec la marche à pied, un même mode de déplacement peut être vecteur de valeurs contradictoires au cours du temps et passer par exemple d'un mode de déplacement considéré comme contraignant, voire

---

<sup>27</sup> Nous reviendrons sur la figure du nomade post-moderne dans le paragraphe 2.1. Nomadisme et sédentarité : une dichotomie à dépasser?



repoussant, à celui de récréatif, voire militant. Dans cette logique de changement de valeurs des modes de déplacement, il semble que l'affirmation de URRY (2005) : « La marche à pied, la bicyclette, le bus, le paquebot et le train risquent de finir dans les poubelles de l'histoire puisque ce sont là des moyens relativement moins efficaces de sillonner le monde. » soit mise à mal par certaines pratiques récentes qui prennent le contre-pied de l'efficacité, de la rapidité pour retrouver le plaisir de la lenteur<sup>28</sup>. Dans les pratiques quotidiennes et, même si elles sont encore largement minoritaires, l'utilisation des transports en commun, du vélo ou du train est préférée alors que même que la voiture serait plus rapide, plus efficace. On retrouve ici l'analyse proposée par KAUFMANN (2008) des pendulaires longues distances en Suisse, où le temps de déplacement qui s'effectue en train n'est pas considéré comme une perte de temps mais comme un temps de vie et d'échange, un moment social. On voit aussi émerger des signaux de protestation « anti-bagnole »<sup>29</sup> et une mise en avant des mobilités douces voire de l'immobilité dans les pratiques. D'autres exemples peuvent être cités comme des indices de changement du rapport au lieu et au déplacement dans le cadre des pratiques récréatives : la campagne de Région Rhône-Alpes 2007 pour « Lutter contre le changement climatique en changeant ses habitudes », le hors-série du magazine Carnets d'aventures sur « le Voyage écologique, comment faire de beaux voyages tout en préservant la planète ? », le concours « changer d'approche » de Mountain wilderness, ou encore l'abandon de l'avion pour le bateau-stop<sup>30</sup> ou l'embarquement dans un cargo<sup>31</sup> pour traverser l'atlantique (cf. illustration 4). Un retour à une lenteur et/ou proximité choisie serait en jeu dans cette nouvelle phase. Les valeurs de références en émergence qui sont des signaux faibles ou peu perceptibles<sup>32</sup> sont celles de « l'écologie, du bien-être, de la démocratie procédurale et dialogique et de la créativité sociale et récréative » (CORNELOUP, 2009).

<sup>28</sup> Il revient d'ailleurs un peu sur cette position dans « After the car » (2009) co-écrit avec DENNIS.

<sup>29</sup> La *Décroissance*, le journal de Casseurs de pub. N°32 – juin 2006 : *L'été sans bagnole*.

<sup>30</sup> Quelques illustrations de sites web parlant du bateau-stop : <http://www.e-voyageur.com/forum/voyage-1320.php> [http://www.voilesetvoiliers.com/items/remote\\_print/1216](http://www.voilesetvoiliers.com/items/remote_print/1216)

<sup>31</sup> Quelques sites faisant référence à ce type d'expérience : <http://voyages-cargo.ifrance.com/>, <http://www.e-voyageur.com/carnet-voyage/transatlantique/croisiere-transatlantique.htm>, [http://www.routard.com/forum\\_message/518688/transatlantique\\_en\\_cargo.htm](http://www.routard.com/forum_message/518688/transatlantique_en_cargo.htm)

<sup>32</sup> Cf. par exemple l'émission sur France inter « Rue des entrepreneurs » de Didier Adès et Dominique Dambert du 27 février 2010.



Illustration 4 : Renouveau des anciens modes de déplacement (BERTHELOT, 2012)

Nous cherchons à montrer qu'il est possible de faire correspondre aux trois phases de mobilité-déplacement des « *figures* » *sociétales* ayant chacune leurs propres valeurs de référence. Nous avons aussi constaté qu'il existe des signaux faibles de plus en plus présents d'une quatrième phase sociétale, celle de la trans-modernité. En effet, si Corneloup est le premier auteur francophone à utiliser cette notion pour les pratiques récréatives, cette dernière a été mobilisée pour la première fois par Rodriguez Magda (1989). Elle a été développée d'un point de vue philosophique par DUSSEL à partir de 1992 dans un but de « penser un projet créatif pour l'avenir : projet mondial de libération où l'altérité niée des cultures subalternes se réalise » (DUSSEL, 1992). Cet auteur définit la transmodernité comme étant un « projet utopique décolonisateur » se plaçant au-delà de la modernité dans une logique de « co-réalisation de solidarité du centre et de la périphérie, de la femme et de l'homme, des diverses ethnies, classes, de l'Humanité et de la terre, de la culture occidentales et des cultures du monde

périphérique ex-colonial ». Celle-ci devrait permettre de « redéfinir les relations avec la nature à partir de l'écologie et de la solidarité interhumaine, au lieu du critère des taux de profits croissants ».

Le Tableau 2 des trois phases de mobilité-déplacement peut donc être généralisé aux phases sociétales et complété par la transmodernité. La société traditionnelle correspond à l'époque de la marche à pied, celle moderne au chemin de fer, celle postmoderne à l'automobilité et enfin celle transmoderne à la « nouvelle utilisation des modes de déplacement existants » (Tableau 3 : Des phases de mobilité aux « figures » sociétales : vers la transmodernité ?). La linéarité chronologique (et relativement simplificatrice) qui apparaît à la lecture du tableau doit être comprise comme un moyen de mieux cerner les grands traits des évolutions précédemment évoquées. Il ne faut pas pour autant minimiser le réinvestissement permanent qui se fait d'une époque sur l'autre. A ce titre, la trans-modernité marque la nouveauté non pas dans le progrès technologique mais bien dans la réappropriation des modes de déplacement existants. De plus, pour palier une approche sans doute un peu trop occidentalocentrée<sup>33</sup>, on pourrait s'interroger sur les différents rapports au temps, à l'espace, à l'Autre et à la mobilité qui cohabitent à l'échelle planétaire ainsi que sur leur compatibilité. Cette grille de lecture nous paraît cependant pertinente pour la suite de notre démarche, d'autant que notre objet d'étude se situe dans la sphère des pratiques récréatives ; pratiques largement liées aux sociétés occidentalisées (pour ce qui est de l'émission du phénomène tout au moins).

---

<sup>33</sup> Sachant que la notion de transmodernité a été pensée par DUSSEL à partir de l'Amérique du sud, donc en rupture avec l'eurocentrisme.

	<b>Société traditionnelle</b>	<b>sociétés moderne</b>	<b>Société post-moderne</b>	<b>Société transmoderne ?</b>
<b>Période d'apparition</b>	XVII <sup>e</sup>	XIX <sup>e</sup>	XX <sup>e</sup>	XXI <sup>e</sup>
<b>Mode de déplacement</b>	marche à pied	chemin de fer	automobilité	réappropriation des modes de déplacement existants
<b>Rapport au temps</b>	Lenteur subie	Apparition de la rapidité  Temps horloge (collectif et planifié)	Apparition de l'instantanéité  Temps individualisés et flexibles	Lenteur choisie  Temps long
<b>Rapport à l'espace</b>	Petite distance  Référence spatiale = proximité	Diminution du rapport Temps/ Distance  Espace devient paysage	Inexistence du paysage au profit du plaisir de conduire, d'être dans sa bulle  Banalisation des déplacements longue-distances	retour aux espaces « vécus » ou au minimum à l'espace paysage Redécouverte et réinvestissement pratique et symbolique des proximités (RODRIGUEZ MAGDA, 1989)
<b>Rapport à l'Autre</b>	Tissu social de la proximité	Ouverture de nouveaux horizons	Multiplication des relations sociales.	Multiplication des tissus sociaux
<b>Rapport mobilité et société</b>	Valorisation de la sédentarité, immobilité (REMY 1996)  Mobilité-déplacement = dangereuse  Mobilité du lent et du proche	Début du déplacement « passif » et collectif  Mobilité-déplacement = exceptionnalité du Voyage de l'Aventure  Mobilité du collectif, du lointain	Injonction à la mobilité  Mobilité individuelle  Mobilité-déplacement = quotidienne  Mobilité de la rapidité et de la flexibilité	Retour à un certain éloge de la lenteur  Retour à une mobilité collective et développement d'une mobilité écologique  Mobilité-déplacement = temps de vie (cf. KAUFMANN, 2005)  Remise en question de la mobilité

Tableau 3 : Des phases de mobilité aux « figures » sociétales : vers la trans-modernité ? (BERTHELOT, 2012)

La question du rapport entre la mobilité et les sociétés contemporaines n'est pas si évidente qu'elle y paraît et ouvre deux questionnements non disjoints : celui de la mise en mobilité de la société et de celui du caractère positif de celle-ci. En sciences sociales, trois positionnements distincts peuvent être identifiés : une posture d'éloge de la mobilité (VIARD, LEVY), une posture sceptique, critique de la mise en mobilité (KAUFMANN, MICHEL) et une posture intermédiaire (STOCK, DUBOIS, CERON). Une corrélation peut être établie entre le constat fait sur la mise en mobilité de la société et l'interprétation positive de celle-ci. En effet, tandis que les auteurs attribuant des

vertus à la mise en mobilité constatent une hyper mobilité de la société, ceux qui en sont plus critiques, démontrent que cette hyper mobilité n'est pas si évidente ni flagrante. Une posture intermédiaire considère cette dernière comme un état de fait et décale la focale en termes de modifications des rapports aux lieux, à l'espace et à l'Autre. De ces divergences nous retiendrons comme socle commun : la nécessité d'évolution des cadres de réflexion. Et d'autre part, le changement dans le système de valeurs et les codes de références (VIARD, 2006 ; ALLEMAND et al., 2005) introduit par la mobilité, ou tout au moins la motilité. Nous retiendrons aussi pour la suite de notre réflexion l'importance d'une approche multi-échelle et multi-disciplinaire pour rendre compte de la mobilité comme phénomène complexe tant social que spatial, voire sociétal.

En partant de l'apparition de modes de déplacement au cours du temps (de la marche à pied à l'automobilité), nous avons montré qu'une montée en généralité vers des formes sociétales est possible. Chacune d'entre elles étant caractérisée par un rapport particulier au temps, à l'espace, à l'Autre, le tout définissant un rapport spécifique entre mobilité et société.

Mais que retiennent les géographes contemporains de cette réconciliation avec le « monde qui bouge » (LEVY, 2000) ? Quels nouveaux schémas interprétatifs retiennent-ils ? Comment proposent-ils d'intégrer les questions de « figures » sociétales et en particulier celles de post voire de trans-modernité ? Comment permettent-ils de renouveler les objets étudiés dans le champ des pratiques récréatives ?

## **2. De la société moderne à la société postmoderne : les spécificités d'un monde mobile ou les nouveaux schémas interprétatifs pour la géographie**

*La réconciliation des géographes avec « le monde qui bouge »* (LEVY, 2000) ouvre un débat sur la nécessité du renouvellement de nos schémas interprétatifs (ALLEMAND *et al.*, 2005). En élargissant la perspective à l'ensemble de la géographie, des questionnements similaires peuvent être constatés. Nous nous attacherons ici à rendre compte des débats induits par la reconnaissance du passage de la modernité à la postmodernité et montrer quelles sont les nouvelles figures et notions *imposées* par cette évolution (STOCK, 2009 ; VANIER, 2009 ; DEBARBIEUX, VANIER, 2002 ; ANTHEAUME, GIRAUT, 2005). Mais avant cela, nous devons examiner les liens et les distinctions qui doivent être faits entre le postmodernisme et la postmodernité (*L'Espace géographique*, 2004 ; Géographie et Cultures, 1999).

### **2.1. Qu'est-ce-que la postmodernité en géographie ?**

#### **2.1.1. Géographie de la postmodernité et géographie postmoderne : quelle différence ?**

Même si « les origines théoriques et philosophiques du débat postmoderne sont souvent considérées aux Etats-Unis comme une invention française » (DUPONT, 99), dans la géographie française, l'apparition de ces notions est plus tardive que dans les autres sciences sociales et se fait dans les années 1990. Et aujourd'hui, certains géographes (BESSE, 2004) considèrent que de nombreux géographes observent « l'espèce de confusion dans laquelle la notion de postmodernité est restée depuis une trentaine d'années (...) ». En effet, même s'il existe des similitudes entre les différentes reprises de cette notion faites dans les champs de la culture et des sciences sociales, une différence de significations persiste et une clarification reste nécessaire.

La première étape de la clarification de cette notion passe par l'explicitation de la distinction entre une Géographie de la postmodernité et une Géographie postmoderne (*L'Espace géographique*, 2004). L'éclaircissement proposé par CHIVALLON (2004) constitue un élément opportun pour aboutir à cette clarification :

« La première tendance est relative à l'identification des caractéristiques d'une époque dite postmoderne (« la postmodernité »), lesquelles sont typées à partir de l'idée d'un vaste brassage des références culturelles induit par un affaiblissement des barrières propres à la modernité. Il s'agit d'une nouvelle logique culturelle propre au capitalisme avancé et à son mode spécifique d'accumulation lié au postfordisme ainsi qu'à la flexibilité qu'il requiert à tous les niveaux de son développement. Cette identification d'une époque postmoderne ne remet pas en cause les modalités de construction du savoir et la posture dite moderne et rationalisante qu'exige la constitution de ce savoir. Les écrits célèbres des géographes David Harvey (1989) et Edward Soja (1989) peuvent être associés à cette première tendance, bien que l'on note chez chacun de ces géographes la tentation de répondre à l'appel des sirènes de la deuxième composante du postmodernisme. » Mais, cette évolution amène tout de même à s'interroger sur de nouveaux sujets et de nouveaux objets tels que les homosexualités ou autres minorités (COLLIGNON ET STASZAK, 2004).

La deuxième tendance se situe au niveau d'une réflexion épistémologique et méthodologique de la discipline. Elle désigne une manière de penser, une manière de conduire sa pensée et son écriture. La géographie post-moderne est une attitude intellectuelle non datée. Elle correspond pour STASZAK (2004) à l'ouverture d'une ère du soupçon qui permet selon lui « un travail critique et réflexif d'une grande utilité » qu'il compare à l'ouverture épistémologique offerte en France dans les années 1970 par les polémiques autour de la nouvelle géographie. En effet, selon lui, « le discours postmoderniste remet en question la prétention des scientifiques des sciences sociales à rendre compte objectivement du monde. (...) Le discours construit le monde qu'il prétend décrire. (...) Le postmodernisme invite à reconnaître et explorer la faille entre le discours et la réalité. » Ce dernier donne à penser de nouveaux sujets et objets comme la géographie féministe, la question des genres, le communautarisme.

Dès lors cette distinction posée, toute une série de tensions au sein de la géographie comme de l'ensemble des sciences sociales doivent être sinon élucidées, tout au moins signalées pour ne pas se méprendre quant à l'acception de cette distinction et à l'intérêt attribué au postmodernisme par l'ensemble des géographes français. Tout d'abord, CHIVALLON (2004) considère que trop souvent cette distinction n'est pas

respectée, impliquant de manière préjudiciable l'assimilation entre faire référence à la postmodernité et *un étiquetage postmoderne*. En effet, selon elle, ce n'est parce que des auteurs proposent « un diagnostic qui affirme qu'une nouvelle logique culturelle s'est mise en branle avec une nouvelle étape du capitalisme » qu'il faut les classer comme postmodernes.

D'autre part, tous les géographes sont loin de reconnaître les qualités attribuées au postmodernisme par STASZAC (2004). Lui-même considère que s'il existe des « méfiances vis-à-vis de la géographie postmoderniste, c'est qu'on lui reproche de ne pas produire, d'être toujours dans la critique, dans le commentaire de l'exégèse de l'interprétation de la critique. Ce reproche est exagéré, mais quand bien même serait-il mérité, il n'empêche que les questions posées sont pertinentes. » Dans cette logique, BRUNET (2004) remet en question le fait que ce soit la postmodernité qui permette d'ouvrir sur des nouvelles questions thématiques et va même jusqu'à interroger les compétences de la géographie sur ces nouveaux thèmes. En poursuivant son positionnement, BRUNET considère qu'il n'y a pas d'automatisme entre l'existence d'un nouveau thème et l'établissement de nouveaux outils, méthodes. Il rentre alors doublement en désaccord avec le positionnement de STASZAK pour qui, face à de nouveaux objets, même s'il y a un intérêt voire utilité à reprendre les méthodes connues (par exemple : la cartographie des bars homosexuels), ces dernières sont « inefficaces précisément pour ce qui est au cœur de ces nouveaux enjeux. (...) Appliquer la grille de l'analyse spatiale pour comprendre la géographie des lieux homosexuels comme on le fait pour comprendre celle du commerce de détail, c'est passer à côté de ce qui fait la spécificité et l'intérêt de cette géographie. »

Finalement, de la distinction entre géographie de la postmodernité et géographie postmoderne, trois positionnements peuvent être identifiés chez les géographes (figure 3). Le premier est celui d'un positionnement épistémologique convaincu par le postmodernisme, l'ensemble de sa méthodologie, ses objets, son corpus scientifique. A l'opposé, un positionnement qui réfute l'ensemble en bloc, c'est-à-dire tant l'évolution des valeurs sociétales impliquant l'apparition de nouveaux objets que la nécessité d'évolution du positionnement scientifique pour les traiter. Enfin, une position qui reconnaît l'évolution des valeurs sociétales et voit dans la postmodernité l'intérêt de



faire évoluer les méthodes modernes sans pour autant réfuter ces dernières ni adhérer à 100 % à la géographie postmoderne. C'est donc au sein de celui-ci que nous positionnerons la suite de notre recherche et en particulier au sein de ce que STASZAK qualifie de *tournant sociologique de la géographie* (2004) recoupant le renouvellement de la géographie sociale et culturelle qui « passe par une meilleure prise en compte de l'acteur et des représentations (COLLIGNON B. et STASZAK J.-F., 2004). Concernant l'objet « mobilité », il s'agira donc de le considérer comme un marqueur de l'évolution des valeurs sociétales. Evolution que nous étudierons dans le cadre spécifique de la mobilité récréative et plus particulièrement de l'itinérance. Seront donc considérées comme autant de pistes heuristiques les « stratégies, conduites, pratiques, actions physiques, aménagements, représentations, discours, idéologies, images, valeurs, projections et introjections » (BOURDEAU, 2003). L'ambiguïté entre géographie de la postmodernité et géographie postmoderne étant levée, une deuxième reste à éclaircir, celle de la péroration (BERQUE, 2004) ou de la rupture opérée par la postmodernité (DUPONT, 2004) vis-à-vis de la modernité ?

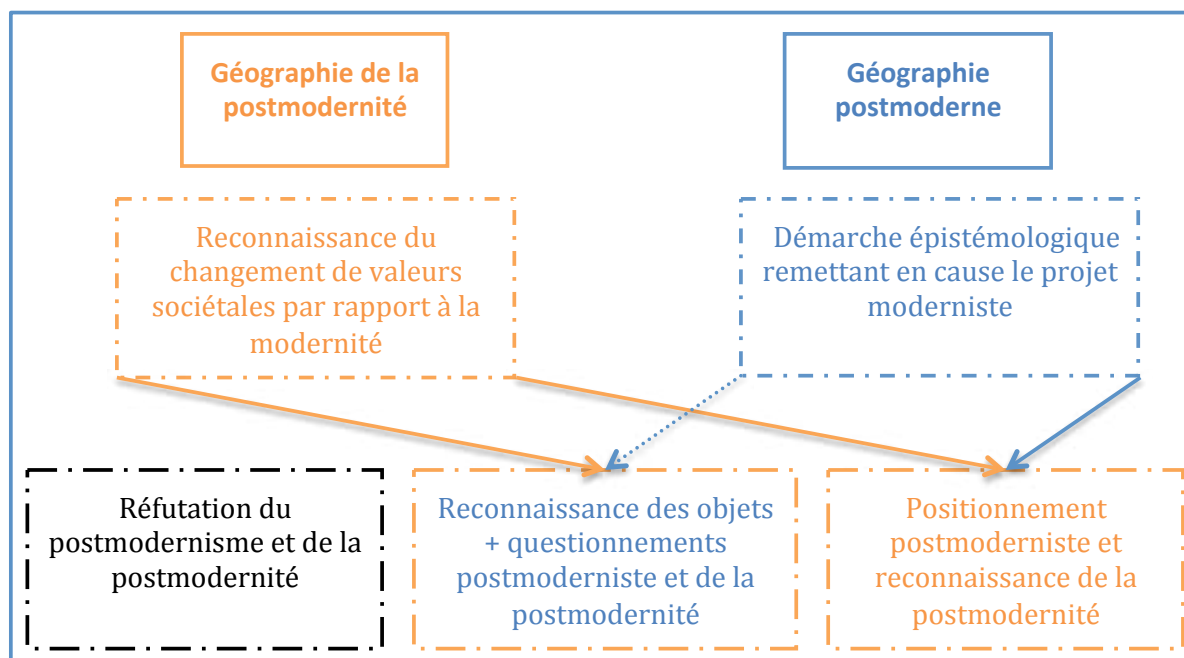


Figure 3 : Distinction entre *Géographie de la post-modernité* et *géographie post-moderne* et positionnements des géographes français (BERTHELOT, 2012)

### 2.1.2. La postmodernité en géographie, continuité ou rupture par rapport à la modernité?

Ce positionnement intermédiaire étant posé, deux thèses sont envisageables face à l'analyse des tensions actuelles de la modernité :

- celle de la continuité ou du dévoilement-dépassement, qui constate que la modernité fait face à une crise extrêmement grave, mais estime qu'elle pourra être surmontée. Et, il s'agit au fond de « l'aboutissement du processus de la modernité » (BERQUE, 2004). Les valeurs de la modernité se trouvent poussées à l'extrême donc changées

- celle de la rupture et du dépassement final qui considère la fin de la modernité comme mode civilisateur i.e. comme mode d'organisation et de signification du monde (DUPONT, 2004).

Tout comme pour *la mise en mobilité de la société* traitée dans la partie précédente, ce qu'il nous semble intéressant de retenir pour la suite de notre démonstration n'est pas le positionnement dans l'une ou l'autre de ces thèses, mais bien le questionnement commun qu'elles font émerger sur la nécessité du renouvellement de notre cadre réflexif. En suivant cette posture, nous tenterons de synthétiser les évolutions proposées par la géographie contemporaine qui pourront nous permettre de mieux comprendre l'interaction entre mobilité et aménagement induit par les pratiques récréatives telle que l'itinérance.

### 2.2. Quelles propositions d'une Géographie de la post-modernité ?

Loin d'un panorama exhaustif, c'est au sein de ce terreau des géographies qui s'accordent sur une nécessaire évolution des cadres de lecture issus de la modernité (sans pour autant se rejoindre sur les notions à garder et celles à inventer), que nous irons puiser les questionnements faisant écho au cœur de notre problématique. Nous partirons des débats autour de la "mort" du territoire (ANTHEAUME B. ET GIRAUT F., 2005) pour poursuivre avec une déclinaison plus méthodologique et conceptuelle : la nécessité d'une approche par l'intentionnalité, la pratique et le discours. Pour finir avec une illustration de ce débat conceptuel et méthodologique, celle du nomade comme figure emblématique de la postmodernité mais peut-être pour mieux la dépasser ?

### 2.2.1. La postmodernité territoriale : une nouvelle étape de la complexité territoriale

#### ***La complexité territoriale comme point de départ***

Tout comme nous avons montré qu'il est possible de définir des formes sociétales correspondant chacune à un rapport particulier entre mobilité et société, POURTIER (2005) propose de définir les pratiques sociétales de rapport à l'espace ou au territoire suivant cette logique. Tout en insistant sur l'aspect somme toute caricatural de ce découpage qui doit être considéré avec des ruptures non brutales, des phases de chevauchements et éventuellement hybrides, il décrit trois âges successifs de la territorialité. Le premier âge, celui de la *prémodernité* (ou traditionnel suivant notre appellation précédente) correspondrait à la *fluidité*. Durant cette période l'humanité est peu nombreuse et ignore la finitude spatiale. Le deuxième âge est celui de la « *géométrie et de la mécanique*. (...) Il correspond à ce qu'on désigne souvent sous l'appellation générique de *modernité*. (...) *c'est sans doute le Siècle des lumières qui apporte à sa perfection la pensée géométrique*. (...) Une des manifestations de la modernité réside dans les vertus attribuées aux lignes séparatives, aux limites, à un encadrement confondu avec un "encartement". » Le troisième âge, celui de la *complexité* se rapproche du *modèle biologique* et participe de la *postmodernité*. Il reconnaît l'existence « d'entre-deux aux contours incertains et mouvants, espaces protéiformes, osmotiques qui brouillent l'image des pavages statistiques. »

On retrouve ici l'analyse proposée par GIRAUT et ANTHAUME (2005) qui invitent à « envisager la recomposition territoriale en terme de postmodernité, au sens du dépassement de la modernité territoriale, celle amorcée par la mise en ordre administrative des Etats-nations européens et de leurs empires coloniaux, puis poursuivie avec la généralisation de l'Etat-nation. » Le modèle moderne est donc un système de représentation de l'espace équivalent au puzzle, voire à la maille i.e. à la juxtaposition et l'emboîtement (DEBARBIEUX ET VANIER, 2002). Selon eux, il existe un « épuisement du paradigme territorial républicain, tel qu'hérité de deux siècles de construction nationale, en appui sur une rationalité de l'espace qualifié d'euclidienne. »

Même si, nous le verrons, les positionnements divergent par la suite, le constat commun et central que nous retenons ici est celle de la *complexité territoriale*, qui ne fait « rien d'autre qu'admettre l'hybridité et l'instabilité des formes d'organisation qui en résultent. (...) » [Puisqu'il s'agit d'un] ensemble de processus qui, dans le domaine

politique, économique et sociaux, conduisent d'une part à une déconnexion et une imbrication des espaces de référence, d'autre part, à une différenciation des temporalités et territorialités en fonction desquelles les pratiques sociales et spatiales sont vécues et structurées. » (DEBARBIEUX ET VANIER, 2002)

Certains géographes s'accordent sur l'existence d'une territorialité contemporaine à géométrie variable et l'avènement de la complexité territoriale. Mais trois positionnements distincts peuvent être identifiés concernant les préconisations conceptuelles pour cerner cette réalité (VANIER, 2009) : *le dépassement de la logique territoriale (RETAILLE, LIMA, VELTZ)*, *l'augmentation du paradigme territorial (DEBARBIEUX, 2009)* et *le dépassement des oppositions classiquement retenues entre réseau et territoire (PAINTER, 2009)*.

### ***Le dépassement de la logique territoriale***

Nous présenterons ici certains positionnements qui remettent en cause l'évidence territoriale. Dans cette approche, il est proposé de dépasser, déborder le paradigme territorial pour aller explorer de nouveaux schémas interprétatifs, pas tous équivalents d'ailleurs. GIRAUT (2009) considère que l'on pourrait parler à cet égard de *la deuxième mort du territoire par le dégroupage et la cyberspatialité*.

Ainsi, COX (2005) argumente l'existence d'une supériorité du marché par rapport à une détermination de l'ordre socio-spatial par la territorialité publique. « L'état et ses politiques publiques, loin d'être principalement régulateurs, seraient avant tout influencés, voire instrumentalisés, par des intérêts particuliers. » Si son analyse ne souhaite pas exclure l'omniprésence de la territorialité dans la vie sociale, elle considère que se focaliser sur cet angle d'approche impliquerait « de déplacer la discussion dans une perspective a-historique et d'aller à l'encontre de ce que ce chapitre tente de construire, à savoir que nous vivons dans une société capitaliste et que ce fait implique une dynamique singulière quand on questionne l'organisation territoriale de l'Etat. » Son analyse rejoint donc deux positionnements mis en exergue par GIRAUT ET ANTHAUME (2005), « l'affranchissement du libre jeu des forces économiques vis-à-vis des territoires a été souligné et même théorisé par des auteurs marxistes (LEFEBVRE, 1974 ; HARVEY, 1985, 2000), et plus généralement par ceux qui tentent de penser le postfordisme et la dimension économique de la postmodernité.

(O'BRIEN, 1992 ; KRUGMAN, 1995 ; VELTZ, 1996 ; CASTELLS, 1996, 1998 ; SCOTT, 1998) »

Pour CAILLY (2009) de même que LIMA (2009), le point de départ du dépassement de la logique territoriale n'est pas économique ou politique, mais passe par la nouvelle construction des identités (urbaines) qui seraient devenues mobiles, réticulaires, recomposables. Face à ce constat, cet auteur propose de « donner au concept de territorialité une acception plus restrictive et de lui préférer, pour désigner le rapport des individus à l'espace, le concept à la fois plus englobant et plus ouvert » de spatialité. Ainsi, la territorialité ne serait qu'une dimension de la spatialité. En effet, il estime que cette notion est mieux à même d'englober les différentes configurations produites (territoire, lieux, réseaux). Parce que si, dans les années 1970-80, le territoire a permis d'humaniser le regard du géographe, de l'élargir aux acteurs ordinaires, aux pratiques, aux représentations, aux identités spatiales, il ne serait plus suffisamment pertinent dans un contexte d'explosion des mobilités et des formes de structuration en réseau. « Le terme [ferait] barrière, [empêcherait] de progresser dans une approche à la fois précise et plus systématique des différentes dimensions du rapport des individus à l'espace. » En effet, ces derniers seraient « plus "mollement" délimités, moins chargés d'identification collective que de signification individuelle et démultipliée, les territoires du quotidien s'écartent quelque peu de la définition canonique, celle de l'espace borné, collectivement signifié, le plus souvent centré sur la communauté de résidence. »

Le positionnement de RETAILLE (2005, 2009) est aussi basé sur l'analyse de l'espace par la mobilité. Comme l'analyse précédente, il considère que la globalisation et la métropolisation sont basées sur la mobilité et multiplient les rapports individuels et collectifs à l'espace et donc rendent caduque une « approche qui prétendrait que le territoire (...) serait un mode d'appréhension pertinent de l'ensemble des spatialités sociales (GIDDENS, 1994) » (2005). Mais, il va plus loin et attaque les postures « épistémologiques qui ne tiendraient pas compte de la fluidité spatio-temporelle des rapports à l'espace ». Selon cette analyse, le contexte contemporain ne fait donc qu'exacerber une « nécessaire révision des doctrines géographiques dont terroirs, territoires, aires culturelles, réseaux, centres, périphéries, spatialité. » En effet, l'espace est fondamentalement en mouvement, ce serait la géographie moderne qui l'a sclérosé dans une approche statique par une analyse mono-centrée sur la topographie et la

cartographie. En choisissant le nomadisme comme porte d'entrée, il conclue sur la remise en question de quelques couples d'idées : sédentaire/nomade, idéal/matériel, continu/discontinu (...) voire réseau/territoire et la nécessité de (re)nouer avec une géographie de la pratique de l'espace. Cette géographie de la pratique de l'espace permettrait de dépasser une représentation de l'espace pour aboutir à l'espace des représentations, l'espace mobile (RETAILLE, 2009). Et dans le cadre de l'itinérance récréative, cette notion sera mobilisée pour comprendre ce qui se joue dans le rapport à l'espace chez les randonneurs itinérants ou l'espace reste identique (le chemin, l'itinéraire, etc.) tout en étant différent (le paysage, le bivouac, etc.).

### ***L'augmentation du paradigme territorial***

Contrairement au positionnement précédent, dans cette acception, les auteurs concernés considèrent qu'il est encore possible de « faire jouer un rôle explicatif global » (VANIER, 2009) au paradigme territorial sans pour autant nier l'existence d'une certaine mondialisation. Mais, « le sentiment d'appartenance géographique persiste à privilégier un lieu unique, l'on se dit d'un lieu et d'un seul. (...) La référence à un lieu représente une norme qui empêche de se reconnaître de plusieurs lieux. » (DEBARBIEUX ET VANIER, 2002).

DEBARBIEUX (2002) considère que si « le monde symbolique (...) procède encore du territoire », le « monde des pratiques de l'économie, du marché et des valeurs commerciales et fonctionnelles des espaces » aurait désormais une morphologie réticulaire. L'enjeu contemporain se situe donc dans la compatibilité entre ces deux univers. Et, dans ce contexte, les notions de territoire-territorialité-territorialisation gardent leur potentiel analytique et leur capacité à rendre compte de nos rapports contemporains à l'espace. Pour asseoir son positionnement, il identifie trois régimes d'imaginaire des récits sur la territorialité (DEBARBIEUX, 2009) : *l'imaginaire biophysique* (ex. : le milieu naturel ou dispositif matériel déterminant les formes sociales), *l'imaginaire institutionnel* (ex. : l'Etat-nation, les églises ou les entreprises paternalistes) et *l'imaginaire électif* (ex. : l'espace de vie de l'universitaire, les parcours de Nicolas Bouvier et Alexandra David-Neel).

Ainsi, DEBARBIEUX propose de dépasser une conception évolutionniste des combinaisons entre spatialité et territorialité par une matrice à 9 cases croisant trois

types de spatialité aux trois imaginaires de territorialité (cf. tableau 4). Les trois types de spatialité retenus sont le terroir comme entité de proximité, l'aire-réseau comme surface contiguë dont les éléments sont rendus solidaires par le réseau et le réseau de lieux comme agencement de lieux non contigus rendus solidaires par un système de pratique et d'échanges.

Imaginaire de la territorialité Type de spatialité	Bio-physique	Institutionnel	Electif = renvoi à la subjectivité et l'expérience perso
<b>Terroir</b>	Aire de vie d'une communauté pygmée traditionnelle	Ville-usine du XIXème	Communautés utopistes
<b>Aire-réseau</b>		Aire de souveraineté de l'Etat-nation	
<b>Réseau de lieux</b>	Système de lieux des communautés nomades	Site de production en réseau d'entreprises mondialisées à employés mobiles	Espace de vie de l'universitaire amateur de colloque et de terrain

**Tableau 4 : Imaginaires de la territorialité et type de spatialité, (DEBARBIEUX, 2009)**

Ce que nous souhaitons retenir, ici, comme le suggère GIRAUT (2009), est l'apparition d'un outil transdisciplinaire pour analyser la complexité territoriale : les « configurations territoriales ». Présentes dans la théorie de l'homme spatial (LUSSAULT, 2007), elles feraient écho à la grille de lecture proposée par DEBARBIEUX. En effet, ces deux analyses proposent une prise « en compte la nature des espaces construits et mobilisés, autrement dit leurs principes de cohérence et non uniquement l'échelle à laquelle ils se situent, différentes configurations territoriales pouvant être mobilisées simultanément à une échelle donnée » GIRAUT (2009). Proposition qui nous semble indispensable pour l'analyse de l'itinérance que nous supposons par définition trans-territoriale et multi-échelle et celle des actions menées par la GTA basées sur l'hypothèse du possible effet territorial de l'itinérance.

### ***L'entre-deux comme dépassement de l'opposition réseau versus territoire***

La proposition faite par PAINTER (2009) de dépasser l'opposition entre réseau et territoire semble être allé encore plus loin dans le raisonnement proposé par DEBARBIEUX ou LUSSAULT sur les configurations spatiales. Pour PAINTER, la relation territoire-réseau a été comprise de quatre manières différentes dans la géographie (anglophone). Dans le contexte d'une nouvelle géographie complexe, hybride et mobile,

on peut considérer que les réseaux ont remplacé les territoires, issus pour leur part de la réalité ancienne du monde moderne (états souverains, marchés nationaux, zones culturelles distinctes). A l'image de l'analyse de PECQUEUR (2009) le "slogan" : « le territoire compte toujours » est révélateur du deuxième positionnement possible où « les vieilles territorialités ne sont pas affectés par l'interdépendance croissante. (...) Le territoire peut encore compter mais différemment » (PAINTER, 2009). Le troisième type de relation mis en évidence par PAINTER est un intermédiaire entre un certain « aspect de la réalité en termes de réseau, et d'autres en termes de territoire. Ce positionnement s'inspire d'après lui notamment de la théorie « réseaux d'acteurs » de Gilles Deleuze avec la notion de « rhizomes et la dé- et reterritorialisation ». Enfin, la dernière relation envisagée et défendue par PAINTER est de considérer les territoires comme des types particuliers de réseaux.

Dans cette dernière acception de la relation entre réseau et territoire : « le territoire "en tant que tel" n'a pas d'existence réelle. En outre, il ne devrait pas être vu comme le produit de relations en réseau, (...) le territoire est plutôt un *effet* des réseaux. Les espaces que nous appelons territoires sont nécessairement poreux, incomplets et instables. Ils sont constamment créés et réalisés par d'innombrables acteurs humains et non humains. De ce point de vue, « territoire » et « réseau » ne sont pas des modèles rivaux, des voisins du monde incommensurables ni même les éléments contradictoires d'une relation dialectique. » (PAINTER, 2009)

VANIER (2005) propose lui aussi d'analyser la complexité territoriale via une théorie de l'entre-deux, celle de l'interterritorialité. Inscrite dans le paradigme de la complexité, elle traite « du multiple, irréductible, et non de l'unitaire, simplificateur », elle réfute « la distinction entre logiques internes et les logiques externes du territoire » et elle accepte « de demeurer dans la contradiction entre tout ce qui continue à faire malgré tout territoire. »

Ces positionnements de PAINTER et VANIER seront mobilisés pour analyser le défi posé par des projets touristiques basés sur l'itinérance<sup>34</sup> dont le fonctionnement en réseau (de professionnels ou de pratiquants) doit induire du développement territorial sur les territoires traversés. Un rapprochement peut être proposé avec le positionnement intermédiaire porté par STOCK ou URRY sur l'analyse de la mise en

---

<sup>34</sup> Tel que le projet Via Alpina développé par la GTA.



mobilité de la société (voir 1.2.1. Mobilité et nature du phénomène observé). En effet, les premiers sur l'analyse territoriale, les seconds sur l'analyse de la mobilité proposent de dépasser une grille de lecture jusqu'ici dialectique et de "mettre ensemble" des concepts, des notions jusqu'alors opposées. Pour poursuivre dans cette proposition de dépassement des oppositions classiques, nous présenterons dans ce qui suit la proposition faite notamment par GAGNOL (2009) de dépasser la dichotomie entre nomade et sédentaire. Laquelle nous intéresse d'autant plus que le nomade est, nous l'avons vu, une des figures emblématiques et fortement usitées de la mobilité contemporaine, du tourisme et de l'itinérance.

### 2.2.2. Du nomade comme figure emblématique de la postmodernité au dépassement de la dichotomie entre nomadisme et sédentarité

Les chercheurs contemporains se réfèrent abondamment à la figure du nomade pour décrire ce qui serait la mise en mobilité de notre société (VIARD, 2006 ; ATTALI, 2003). Bien souvent on attribue à ce dernier les qualités d'être indépendant, libre, autonome (MICHEL, 2004 et 2005) et sans attache (territoriale) en lui opposant la figure du sédentaire assigné à résidence ou plutôt à « territoire ». Nous verrons en quoi ceci relève plus du mythe ou plutôt de l'utopie nomade que de sa réalité (spatiale). C'est tout au moins l'analyse que nous propose GAGNOL (2009) en dépassant la géographie du nomadisme pour aboutir à une géographie nomade. En effet, une analyse micro-géographique des modes d'habiter des Kel Ewey (au Niger) lui permet de revenir sur les conclusions d'une sédentarisation de cette population proposées par une analyse morphologique classique.

A cette échelle d'analyse, l'opposition classiquement retenue entre nomadisme et sédentarité n'est plus tenable, car il est possible de trouver des « logiques nomades dans la « sédentarité » actuelle (...) et des logiques sédentaires dans le « nomadisme » d'autrefois. » (GAGNOL, 2009). Le nomadisme ne peut plus être opposé de manière radicale à la sédentarité puisque celle-ci est constitutive de celui-ci.

Suivant cette analyse, l'espace sédentaire se caractérise par la polarisation, la porosité des lignes pour une canalisation des flux de circulation. Il s'appuie sur une divisibilité de l'espace pour permettre un découpage des aires afin d'administrer les hommes. Idéalement, l'espace nomade quant à lui n'a pas de hiérarchisation ni de

différenciation ; il est caractérisé par une certaine homogénéité et uniformité, la circulation nomade laissant des traces fugaces basées sur l'indistinction, mais non l'absence de lieux. L'opposition se déplace et se situe donc entre une certaine rigidité de l'espace pour la sédentarité et une question d'appropriation de celui-ci en fonction de l'usage pour le nomade. Autrement dit, la sédentarité a une territorialité du quadrillage alors que celle du nomadisme relève du flux et du mouvant. Ainsi, « l'espace nomade est "société des lieux-dits" (C. Lévi-Strauss, 1962). Il existe des points dans l'espace nomade mais qui restent largement enchâssés dans les lignes et les aires qui les dépassent et déterminent. » (GAGNOL, 2009).

GAGNOL distingue donc deux types d'espace chez les nomades, les « stables et durables » et les « éphémères et mouvants » ; et non uniquement le second comme cela est proposé plus généralement lorsqu'il est fait référence au nomade pour décrire la mobilité contemporaine. Comme il a été dit précédemment les deux types de spatialités sont bien différentes mais l'une incluant l'autre.

En s'appropriant les concepts de FOUCAULT, GAGNOL fait correspondre les « espaces stables et durables » aux hétérotopies, c'est-à-dire aux lieux sédentaires incorporés dans l'espace nomade. Ces espaces correspondent à la topique nomade et sont les lieux effectifs ; ce sont donc des contre-emplacements, lieux "hors de tous les lieux" ; alors que les « espaces éphémères et mouvants » sont assimilés aux homotopies, c'est-à-dire à des « traces idéalement ouvertes, illimitées basées sur le principe de non distinction et de non hiérarchisation au sein d'un espace fluide. » (GAGNOL, 2009). Le parallèle peut-être fait ici avec les "non-lieux" de la surmodernité, d'AUGE (1992) et l'espace mobile proposé par RETAILLE (2009). Cet espace correspond à l'utopie nomade caractérisée par la « multiplicité des emplacements avec un idéal d'indistinction spatiale, "idéalement non différencié et non hiérarchisé, l'espace nomade ne comporte pas de lieux qui le polarisent, des routes qui canalisent ses flux, de territoires limités et isolables des autres » (GAGNOL, 2009).

Pour dépasser l'opposition jugée trop simpliste entre sédentaire et nomade, GAGNOL propose une série d'oppositions : spatialité nomade versus spatialité sédentaire, utopie nomade versus topique nomade, homotopie **versus** hétérotopie. Il aboutit ainsi à une définition du nomadisme plus complexe permettant de dépasser le trop usité « mythe » du nomade en le ré-ancrant dans la réalité des pratiques et autres modes d'habiter.

Pour GAGNOL, le « nomadisme n'est pas réductible à la mobilité ni à la fluidité ; ceci est un résultat, une conséquence. (...) Le nomadisme tient de la possibilité renouvelée de se déterritorialiser et de se reterritorialiser. (...) [Cette] forme de pouvoir sur les êtres (...) ne passe pas par une discrétisation spatiale liée à une forme d'appropriation territoriale. Il n'y a pas de contrôle direct de l'espace, mais une maîtrise de la distance et de la mobilité. Son espace est ouvert [mais se distingue] de l'espace vide et vierge de l'errance. » Plus encore que l'espace mobile de RETAILLE, ce renouvellement de définition permettra de valider notre hypothèse de penser l'itinérance et d'analyser le randonneur itinérant non pas uniquement sous l'angle de "celui qui ne fait que passer". Nous retiendrons aussi pour la suite de notre raisonnement, l'importance de la nature du phénomène observé et l'échelle d'analyse pour arriver à de telles conclusions. Observation qui recoupe d'ailleurs le constat précédemment fait sur l'analyse de la mise en mobilité de la société en termes de flux, de pratiques ou de signification à des échelles micro, méso et macro.

### 2.2.3. Une approche pragmatique par la pratique et le récit

Nous venons de le voir, l'approche par la pratique peut permettre de nuancer des constats parfois trop simplificateurs. C'est aussi ce que défendent séparément ou de concert LUSSAULT (2007) et STOCK (2004, 2005) dans leur approche pragmatique de la géographie en action ou de l'acte géographique (LUSSAULT, STOCK, 2010). L'un propose une entrée par les petits faits (repris de FOUCAULT), l'autre par les modes d'habiter. Mais, tous deux affirment l'existence d'un tournant interprétatif de la géographie depuis une trentaine d'années. Ces approches permettaient de « saisir plus précisément que les approches structuralistes, les différentes manières de construire l'espace » (capturing the manifold ways of construction of space more precisely than structuralist approaches) et de considérer « la spatialité des différents types d'acteurs » (the spatiality of the different kinds of actors) (LUSSAULT, STOCK, 2010). Mais elles ont selon eux laissé de côté l'entrée par le "comment" et pour la traiter, ils proposent de passer à *des pragmatiques* et non un *pragmatisme de l'espace*.

En s'appuyant sur de CERTEAU (1990), FOUCAULT (2001), ELIAS (1970), LATOUR (2000) pour n'en citer que quelques-uns, ils décrivent les *pragmatics of space* comme pouvant être « *un champ de recherche informé théoriquement par différentes approches. L'approche par les pratiques basée sur la phénoménologie, les conditions de possibilité et*

*les tactiques créatives des régimes d'engagement, mais aussi les compétences spatiales des individus sont mobilisées dans le but de comprendre les façons fortement différenciées de mobiliser l'espace, soit comme un problème, soit comme une aide/un adjuvant/une force. Le pragmatisme est ici considéré comme un outil théorique conçu pour appréhender les situations dans lesquelles différents éléments se manifestent comme des preuves ou des révélateurs<sup>35</sup> ».* La notion d'épreuve renvoyant aux travaux de CHATEAURAYNAUD (1991), et surtout de BOLTANSKI et THEVENOT (1991, 2001), permet aux auteurs de s'autoriser à changer d'échelle en fonction des différentes situations étudiées (the concept of "proof" enables us to change the scale of the different situations studied) et de considérer que « toutes les actions sont des épreuves pour les individus, mais il y a des situations emblématiques dans lesquelles l'évènement est plus significatif que dans des situations banales » (all acts are "proofs" for the individual, but there are emblematic situations where the "event" is more significant than in mundane situations). Autrement dit comme l'a précisé LUSSAULT lors du séminaire Méthéo-Géo de juin 2008 : « le petit fait n'est pas forcément un rabattement sur le minuscule mais il s'agit d'un microcosme. » Et la moindre réalité sociale aussi petite soit elle contient l'ensemble de la complexité sociale de la société globale, rejoignant ou s'appuyant ici sur l'approche de la complexité de MORIN (1988, 2005).

Pour garder sa cohérence, le positionnement proposé par LUSSAULT et STOCK demande de passer d'une logique d'« être dans l'espace » à celle de « faire avec l'espace ». Il permet de dépasser une vision de l'espace comme étant un simple « container or as a substance », séparé des pratiques des individus et souvent opposé à la société. Selon ce postulat, il existe donc une relation active avec l'espace et l'espace est intégré comme une dimension potentiellement saisie, mobilisée, gérée par l'acteur au même titre que la dimension sociale. Cela suppose de reconnaître l'existence de compétences chez l'*opérateur* pour gérer ces situations. En référence aux théories de Bourdieu, la notion de « capital spatial <sup>36</sup> » est en discussion chez certains géographes

---

<sup>35</sup> Texte original : « an area of investigation theoretically informed by the different approaches such as a phenomenologically-based practice approach, where the situated action, the conditions of possibility and the creative "tactics" and "involvement regimes" as well as the spatial competences of the individuals are mobilised in order to understand the highly differentiated ways of mobilising space as problem or as empowerment. Pragmatics is conceived of (?) here as a theoretical tool designed as an approach to situations, where the different elements occur as "proof" or as "probe". »

<sup>36</sup> « Ensemble intériorisé des modes relations de l'individu à l'espace qui l'entoure. » (LUSSAULT, 2007)

français. Mais, LUSSAULT précise<sup>37</sup> que tout en étant dans une position d'indifférencialisme méthodologique, il ne passe pas par un indifférencialisme épistémologique. Autrement dit il essaye de « concilier le fait que tout ce qui opère doit être considéré et qu'il n'y a pas d'opérateur sans potentiel (...). Avec comme même l'idée que dans un champ social, il y a des dotés et des moins dotés. Mais qu'aucun démuné n'est sans dotation à un moment ou un autre. » Cette approche commune proposée par LUSSAULT et STOCK permet de concilier une approche de la pratique comme le propose GAGNOL tout en introduisant de la transversalité entre les échelles d'observation. Elle autorise donc le passage d'un acte individuel à une analyse plus globale, plus sociétale.

## Conclusion du chapitre 1

En sciences sociales, l'interaction entre société et mobilité est abordée selon trois approches distinctes que nous considérons comme complémentaires : une posture d'éloge de la mobilité (VIARD, LEVY), une posture sceptique, critique de la mise en mobilité (KAUFMANN, MICHEL) et une posture intermédiaire (STOCK, DUBOIS, CERON). De cette divergence de postures, nous retenons comme socle commun celui de la nécessité d'évolution des cadres de réflexion de par le changement dans le système de valeurs et les codes de références (VIARD, 2006 ; ALLEMAND et al., 2005) introduit par la mobilité, ou tout au moins la motilité (KAUFMANN, 2008). Cette première conclusion vient valider la pertinence de notre première hypothèse qui considère que l'itinérance, basée sur la mobilité, permet ou impose (comme la société en mouvement) un nouveau cadre réflexif pour penser autrement et en complémentarité la réorganisation du tourisme alpin. Ce cadre réflexif se doit donc d'être multi-échelle et multi-disciplinaire pour rendre compte de la mobilité comme phénomène complexe tant social que spatial voire sociétal.

Plus généralement, notre posture de recherche se place au sein du *tournant sociologique de la géographie* (STASZAK, 2004) qui reconnaît l'évolution des valeurs sociétales et voit dans la postmodernité l'intérêt de faire évoluer les méthodes modernes d'approches par les chiffres et la segmentation. Elle permet une montée en

---

<sup>37</sup> Séminaire Méthéo-Géo de juin 2008

généralité de l'apparition des modes de déplacement au cours du temps (de la marche à pied à l'automobilité) vers des formes sociétales caractérisées par des rapports particuliers au temps, à l'espace, à l'Autre : formes traditionnelle, moderne, post-moderne et transmoderne. Cette grille de lecture sera utilisée et transposée à l'analyse des pratiques récréatives comme le propose CORNELOUP (2009).

Ce positionnement ouvre la possibilité du débat sur la postmodernité territoriale (ANTHAUME ET GIRAUT, 2005), dont l'existence d'une territorialité contemporaine à géométrie variable et l'avènement de la complexité territoriale sont les points d'accord conceptuels (VANIER, 2009). Notions sur lesquelles nous nous appuierons pour essayer d'établir l'itinérance récréative comme le passage d'une logique de périmètre défini de la station (caractéristique de la modernité) à celle d'une logique de contours flous, non définis du lieu de pratique (symbole de la post-modernité).

Il nous autorise tout comme le proposent PAINTER (2009) en considérant le territoire comme un effet du réseau et GAGNOL (2009) avec une géographie nomade, à dépasser des dichotomies classiquement retenues, celle de réseau et territoire dans un cas, et de nomade et sédentaire dans l'autre. Le premier dépassement sera mobilisé pour analyser le défi posé par des projets touristiques itinérants, i.e. l'impulsion de développement territorial via le fonctionnement en réseau (de professionnels ou de pratiquants). Et plus largement l'hypothèse que bien qu'étant par essence trans-territoriale, l'itinérance peut « créer de nouvelles territorialités ». Le second dépassement aidera à analyser le randonneur itinérant autrement que sous l'angle de "celui qui ne fait que passer" en l'occurrence plutôt comme un pratiquant d'arrangements entre ici/ailleurs, nomade/sédentaire, quotidien/hors-quotidien, etc.

Enfin, cette approche par les valeurs, les discours et les pratiques sera complétée par une entrée par l'intentionnalité (STOCK, 2001), le récit et la généalogie des petits faits (LUSSAULT, 2007).



## CHAPITRE 2. Une figure récréative en mouvement, l'itinérance

### 1. De l'itinérance de la pratique à la pratique de l'itinérance, une approche géoculturelle

En recherchant sur Internet, on perçoit de prime abord la palette de significations possibles de l'itinérance : de la téléphonie au sans-abri, du voyager autrement à la culture alternative, de l'itinérance pédestre au tour du monde en avion.<sup>38</sup> Dans notre cas, nous nous attacherons à montrer les synergies, les rapprochements, les recoupements entre ces acceptions sociales, culturelles et politiques de l'itinérance. Cette mise en perspective nous aidera à comprendre la complexité de l'itinérance récréative, à dépeindre les arrangements qu'elle propose et à discuter de son caractère post-moderne. Autrement dit, l'itinérance est-elle porteuse des questionnements précédemment recensés dans l'évolution historique du rapport société-mobilité ? Et plus particulièrement, l'itinérance récréative peut-elle se restreindre à l'étude d'une pratique en mouvement ?

#### 1.1. Représentation et utilisation, les différentes acceptions de l'itinérance

##### 1.1.1. L'itinérance sociale, une dynamique de recherche ancienne

Parce qu'il existe au Canada une équipe de recherche reconnue et constituée depuis une vingtaine d'années sur cette thématique, le Collectif de recherche sur l'itinérance, la pauvreté et l'exclusion sociale (CRI)<sup>39</sup>, leurs écrits nous serviront à dépeindre l'acception sociale de l'itinérance ; et plus particulièrement les approches méthodologiques et théoriques qui en découlent. Loin de faire un panorama exhaustif

---

<sup>38</sup> Google avec le mot clé « itinérance » affiche comme première page de résultat : 1. Annuaire Voyage, Tourisme & Outdoor – Itinérances, 2. Itinérance (téléphonie) 3. Itinérance – Wiktionnaire, 4. Les Productions Lézards Dorés présente Itinérance, Intime Errance ..., 5. Solidaires face à l'itinérance, 6. L'itinérance au Québec, 7. Spécialiste du voyage, insolite et sur mesure - Itinérance ..., 8. Itinérance, Randonnées pédestres avec ânes de bât dans les montagnes du Mercantour., 9. Itinérance, définition du mot, 10. Festival Cinéma d'Alès - itinérances -

Ethicle quant à lui propose : 1. itinérance.ch, le concept d' "Itinérance" vous propose de renouer avec le voyage, 2. Les productions Lézards Dorés présente Itinérance, Intime ..., 3. Itinérance (téléphonie), 4. Le vtt au cœur de la montagne noire - itinérance-le vtt ..., 5. Projet Itinérance : Voyager autrement, 6. Arts itinérance, 7. Itinerance Cuir - vente directe de vêtements en cuir ..., 8. Agro écologie & Tourisme communautaire , 9. Solidaires face à l'itinérance , 10. Itinérance Désert

<sup>39</sup> <http://www.er.uqam.ca/nobel/cri/spip/index.php>



des problématiques de l'itinérance sociale, nous relèverons ici ce qui fait écho à ce que nous appellerons l'itinérance récréative. Et si leur travail de recherche en partenariat avec des professionnels et des institutionnels a permis de "faire avancer les choses" de nombreuses questions restent encore en suspend à l'image du colloque « Repenser l'itinérance. Défis théoriques et méthodologiques » d'octobre 2010.

Une des premières tâches à laquelle s'est attelé le CRI, est celle de la définition de l'itinérance. Et, alors que pour certains, il existe un consensus autour d'une définition<sup>40</sup> (LABERGE D., COUSINEAU M.-M., MORIN D., ROY S., 1995), pour d'autres il n'existe pas de définition opérationnelle reconnue faisant l'objet d'un consensus (GROLEAU, 1999). Comme proposent de le résumer ROY et HURTUBISE (2007), « bien que continuellement remis en question par les différents chercheurs du CRI pour son manque de précision, son flou, sa trop grande extension, le terme itinérance a été heuristiquement porteur du point de vue de la connaissance.» Mais quels sont donc ces apports ? Dans le milieu de la recherche, l'itinérance est souvent abordée en termes de phénomène social plutôt que sous l'angle de la problématique sociale (OUELLET, 2007). Ce qui permet, contrairement à d'autres termes (clochard, robineux ou sans domicile fixe) de s'intéresser « aux processus, aux politiques, aux contextes et dynamiques personnelles de la vie de la rue. » (ROY ET HURTUBISE, 2007). La terminologie *itinérance* permet d'aborder et de conserver la complexité du phénomène. Ainsi, elle « ne peut être analysée à travers un modèle simple, linéaire et progressif mais, au contraire, qu'elle se construit par la combinaison de facteurs sociaux et de facteurs individuels » (ROY ET HURTUBISE, 2007). En d'autres termes, l'itinérance sociale est considérée comme un phénomène social complexe qui induit des spécificités méthodologiques et théoriques.

L'une de ces spécificités est l'interdisciplinarité. L'interdisciplinarité pour le CRI « s'est donc imposée comme réponse au problème posé par la fragmentation de la connaissance et par le fractionnement du processus de compréhension. » (ROY et HURTUBISE, 2007). Pour une étude approfondie de ce phénomène, POIRIER M.,

---

<sup>40</sup> La définition retenue étant la suivante : « La personne itinérante serait celle *qui n'a pas d'adresse fixe, de logement stable, sécuritaire et salubre pour les 60 jours à venir, à très faible revenu, avec une accessibilité discriminatoire à son égard de la part des services, avec des problèmes de santé mentale, d'alcoolisme, de toxicomanie ou de désorganisation sociale et dépourvue de groupe d'appartenance stable.* »

HACHEY R. et LECOMTE Y. (2000) suggèrent de multiplier « les angles méthodologiques et [de tenir] toujours compte des échos - affectifs et individuels mais également collectifs et normatifs – que génère une [telle] étude (...) ». »

Dans la suite "logique" de la défense de la complexité et de l'interdisciplinarité pour cerner ce phénomène social, il est posé comme nécessaire une complémentarité des modes explicatifs individuel et structurel pour aboutir à une vision globale du phénomène. L'un abordera « l'itinérance en mettant en lumière les variables structurelles qui sous-tendent le phénomène » (OUELLET, 2007), c'est-à-dire la précarité financière, le déplacement dans la demande de main-d'œuvre du secteur primaire au secteur tertiaire, le manque de logements sociaux, l'affaiblissement des politiques sociales de soutien, etc. L'autre s'intéressera « au phénomène de l'itinérance du point de vue de l'acteur » (OUELLET, 2007), autrement dit son vécu subjectif de la situation d'itinérance. Pour GROLEAU (1999), cette précaution méthodologique aura pour avantage une représentation collective de l'itinérance qui dépasse celle d'une réalité sociale restreinte à un petit groupe d'individus, affectés de déficiences individuelles. Ces choix scientifiques impliquent la non-réduction du phénomène d'itinérance à une "simple" catégorie administrative ou institutionnelle (ROY ET HURTUBISE, 2007) et de la considérer comme un ensemble de pratiques (OUELLET, 2007) correspondant à une pluralité des profils. Pluralité des profils trop longtemps escamotée par une image type de l'itinérant : un homme âgé aux prises avec des problèmes d'abus d'alcool ou de drogues ou avec une maladie mentale (BALLAY P. et BULTHUIS M., 2004). Aux difficultés de mesure du phénomène liées à une telle approche, certains chercheurs répondent par l'importance des transformations récentes de la population itinérante se traduisant par plus de jeunes, d'autochtones, de femmes et de familles (BALLAY P. et BULTHUIS M., 2004). Et d'autres que si « la société carbure au rangement, (...) l'itinérant ne se laisse pas caser ni classer aisément » (POIRIER M., HACHEY R. et LECOMTE Y., 2000). L'itinérance subie<sup>41</sup> serait « un objet d'inquiétante étrangeté, d'altérité radicale, qui, peut-être, éveille chez le sédentaire des angoisses millénaires sur fond d'incertitude ontologique » (POIRIER M., HACHEY R. et LECOMTE Y., 2000) d'où sa difficulté de « rangement dans l'ordre sociétal » tant d'un point de vue statistique, spatial, social.

---

<sup>41</sup> En référence à la proposition de VIARD (2000) de distinguer mobilité choisie et subie.

Sur cette opposition sédentaire-itinérant, un éclairage plus exploratoire que les travaux du CRI mais néanmoins stimulant et pertinent peut être proposé par l'étude « la mobilité dans la vie des sans domicile fixe » (EXIBARD H., BALLAIS A. et HEMART K., 2010). Cette dernière par l'intermédiaire d'entretiens auprès de sept sans-domicile-fixe<sup>42</sup> conclut que leur « mobilité quotidienne comme exceptionnelle ne se détacherait pas réellement d'une certaine norme, qui inclut des déplacements forcés (aller gagner sa vie, se nourrir,...) comme choisis (se récréer, se retrouver en famille ou autre...), ce qui va à l'encontre d'une certaine stigmatisation sociale (mobilité comme opposition à fixité: Sans domicile fixe comme synonyme de mobilité généralisée) ». Autrement dit, les sans-domicile-fixe sont aussi tenus par des « logiques sédentaires » : *aller gagner sa vie, se nourrir, se récréer, se retrouver en famille*. Ainsi, à la lumière des travaux de GAGNOL (2009), nous pouvons dire que loin d'être sans ancrage territorial, les itinérants ont des espaces « stables et durables », communément attribués au « monde sédentaire » et non uniquement des espaces « éphémères et mouvants ».

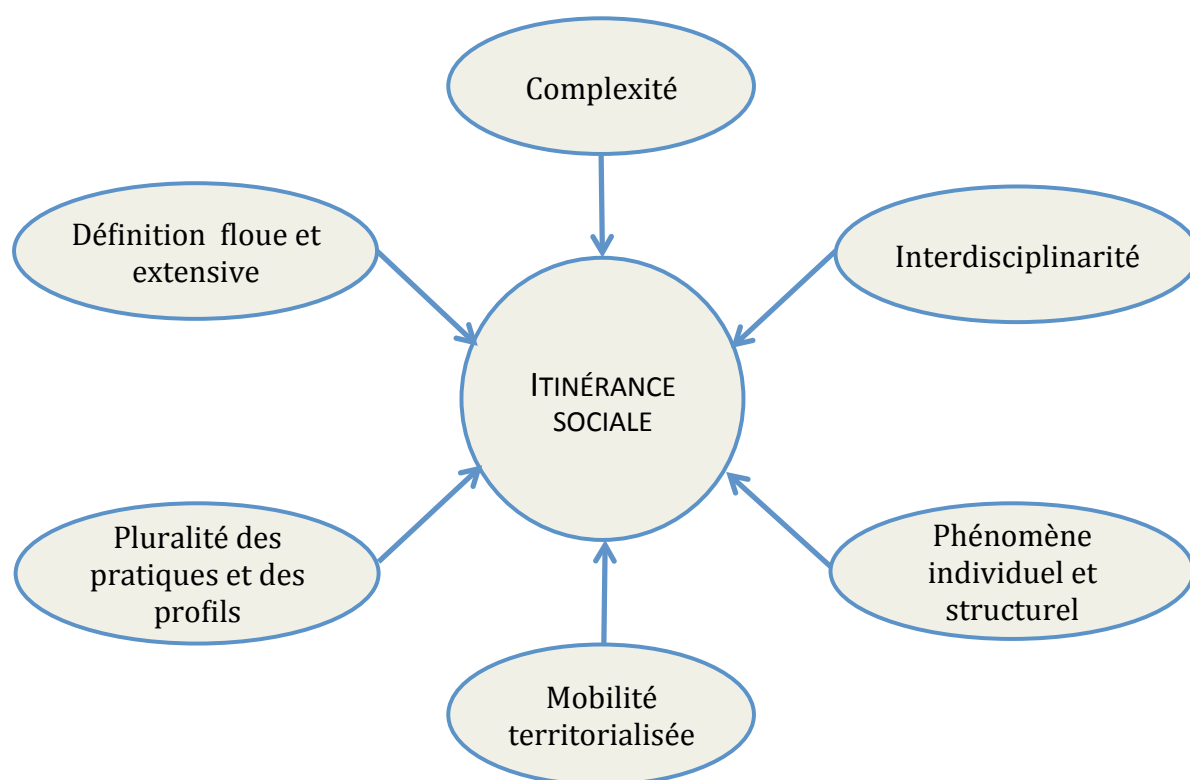


Figure 4: L'itinérance sociale, approche méthodologique et fondement (BERTHELOT, 2012)

<sup>42</sup> Nous reprenons ici délibérément la même terminologie usitée par les auteurs qui d'ailleurs est celle couramment utilisé en France contrairement au terme itinérance du Canada.

### 1.1.2. L'itinérance culturelle, une terminologie ancrée dans le "milieu culturel"

Parce que la culture ne parle pas qu'avec les mots, nous proposons, ci-après, une entrée en matière dans l'itinérance culturelle à travers une sélection d'affiches de manifestations culturelles mettant l'itinérance au cœur de l'événement (utilisation du terme comme nom du festival ou comme thème de l'événement) :



**Illustration 5 : L'itinérance culturelle : regards d'affiches (Source : documentation personnelle)**

Que retenir de ce qui pourrait apparaître en premier abord un patchwork tant sur le fond que sur la forme ? N'existe-t-il pas au sein de cette diversité un socle commun pouvant servir de terreau à l'élaboration d'une définition de l'itinérance ?

C'est en tout cas ce socle que nous dépeindrons dans les lignes à venir. Les lignes directrices de ces événements qu'ils soient musicaux, cinématographiques ou théâtraux, s'articulent autour de thématiques qui nous semblent récurrentes. Et l'itinérance loin d'être mobilisée comme référence à un « simple » déplacement, se voit associée une dimension alternative, hors-norme (cf. le sous-titre « marges et utopies » de l'affiche centrale), un imaginaire du voyage et de l'aventure (cf. l'image de la boussole, de la route, de la voiture « style Kerouac » et du voilier). Enfin, les populations « minoritaires » ou « ethnies particulières » telles que les nomades, les Tziganes et leur culture sont souvent au cœur de ces événements (cf. l'image de la roulotte, de la série de visages, des personnes marchant sur les ruines). En rentrant dans les textes de présentation ou de bilan de ces événements, loin de voir ces trois dimensions disparaître, le lecteur peut en apprécier l'épaisseur dont voici quelques extraits.

### ***Itinérance culturelle et contre-culture***

A Sainte-Maxime, le spectateur sera « entraîné(e) au rythme effréné d'un cabaret Gainsbourg multi-scène et anticonformiste (...)»<sup>43</sup> Les yeux dans le monde<sup>44</sup> propose d'explorer dans son festival "itinérance 2010" les thèmes des marges et de l'utopie notamment à travers une projection intitulée « Classe de Lutte », une conférence nommée « Edition photo, les alternatives Internet » ou encore un concert de « musique électronique engagée ». La 22ème édition d'Africolor souhaite quant à elle « réaffirmer face aux dérives politiques vers la déchéance et l'expulsion, quelques principes de remue-ménages sonore, posant l'errance et le nomadisme comme un droit fondamental. »<sup>45</sup> Las du théâtre conventionnel, la troupe cqfd revient « aux baladins et aux tréteaux, partant à la rencontre du public (...) [et présente] des spectacles tout terrain libres et indépendants (...) »<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> Source : <http://www.carreleongaumont.com/>

<sup>44</sup> Source : <http://www.lesyeuxdanslemonde.org/>

<sup>45</sup> Source : <http://www.indianvibz.com/>

<sup>46</sup> Source : <http://www.cqfd-theatreitinerant.com/>

### ***Itinérance culturelle et imaginaire du voyage***

En écho à l'imaginaire du voyage, toujours à Sainte-Maxime, on vous propose de devenir les « aventuriers d'un scénario en trois opus ». Le festival d'Alès<sup>47</sup> a quant à lui décliné ces deux dernières années les thèmes de la Route (2009) et des nomades (2010). Lors de son week-end de projection, le CLAC ambitionne de proposer « une programmation diversifiée par les thèmes sur le voyage, l'aventure, le reportage, mais aussi par les destinations choisies (...) [et] essaie de proposer des récits de voyages dans des contrées plus ou moins lointaines, des aventures originales, des reportages plus proches de nous, des fictions mélangeant découvertes, évasions, rencontres, émotions, humour. »<sup>48</sup> Pour sa quatorzième édition, le festival oZon<sup>49</sup> incite à « Vivre et être vivant par itinérance... pour l'évasion, le rêve, la liberté d'avoir la terre entière pour terrain de jeu... (...) Et gouleyons-nous donc de toutes ces émotions de douce errance ! »

### ***Itinérance culturelle et ethnie minoritaire***

Enfin concernant les populations « minoritaires » ou « ethnies particulières », ici, on vous propose « sous la lumière brute et sauvage de traditions nomades (...) [d'entendre] résonner les accents rauques du swing manouche (...) [et d'apprécier] le nouveau cirque catalan. »<sup>50</sup> Là, on donne « carte blanche au cinéma libanais », ailleurs, il est fait « une part belle au jazz manouche ». Quant à la « 14ème mouture d'oZon [, elle] tire son nez de clown aux nomades en invitant roulottes, tipis et tentes berbères à planter le camp au bord du Golfe. » Bref, la mixité culturelle est de mise et le directeur d'Africolor estime même qu'« après un été politiquement sordide et une rentrée du même acabit, ce titre [Itinérances] prend aujourd'hui un nouvel écho. Il permet de confirmer que la rencontre et le croisement des énergies musicales demeurent notre force face à ceux qui n'ont de cesse de figer notre identité, d'exclure l'autre et de nous enfermer dans des frontières forteresses. » Finalement, ne s'agit-il pas ici d'une itinérance "immobile" qui convoque l'altérité dans l'ici et le quotidien ?

---

<sup>47</sup> Source : [www.itinerance.org](http://www.itinerance.org)

<sup>48</sup> Source : <http://www.clacallaire.org/les-manifestations/festival-itinerance>

<sup>49</sup> Source : <http://www.festival-ozon-le-theatre.com/>

<sup>50</sup> Source : festival de Sainte-Maxime, *op. cit.*

A un deuxième niveau de lecture, la transversalité vient s'ajouter comme une quatrième dimension commune. Car loin d'être des événements monothématiques, il s'agit pour la plupart du temps d'événements transversaux, entre théâtre et musique, entre musique et cinéma ou encore entre « événement culturel et culinaire »<sup>51</sup>. Bref, toutes les transversalités semblent possibles, voire de mise. A partir de l'analyse proposée ici, la figure 5 synthétise les différentes acceptions de l'itinérance culturelle et illustre les aspects "multifacettes", multidimensionnels de cette notion.

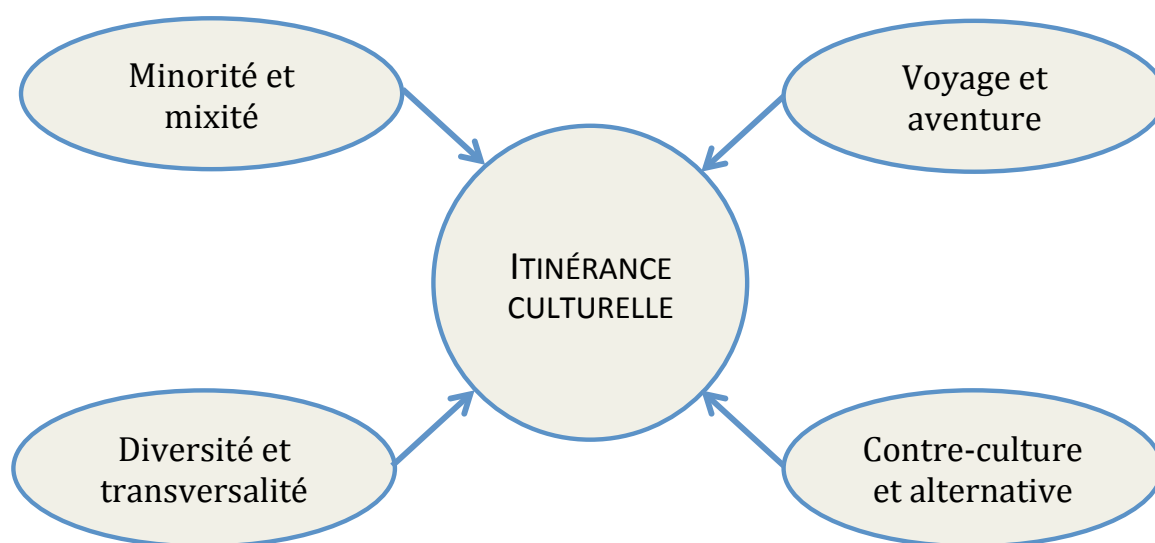


Figure 5 : Les différentes acceptions de l'itinérance culturelle (BERTHELOT, 2012)

### 1.1.3. Marche militante et sentiers de la colère, l'itinérance politique

Alors que nous démarrons ce paragraphe, Jean-Luc Delarue annonce au sortir de sa cure de désintoxication<sup>52</sup> vouloir « prendre la route avec un camping-car et partir dans une cinquantaine de villes en France, en Suisse et en Belgique pendant trois mois à raison de quatre à cinq jours par semaine »<sup>53</sup> avec pour mission d'informer les collégiens et les lycéens sur les dangers de l'addiction aux drogues. Mais quel est l'apport de cette intrusion "people" pour parler de l'itinérance politique?

<sup>51</sup> Source : <http://www.fermeherissonetcoccinelle.com/>

<sup>52</sup> Pour rappel, en septembre 2010, Jean-Luc Delarue a été suspendu de France2 suite à son interpellation et implication dans le cadre d'une enquête portant sur un trafic de stupéfiants.

<sup>53</sup> Journal de 13h de France Inter du mercredi 10 novembre 2010.

Nous ne souhaitons bien évidemment pas débattre ni de la véracité ni du bien-fondé de cette déclaration, mais simplement la reprendre à notre compte comme un indicateur supplémentaire de l'existence d'une acception militante, voire politique de l'itinérance. Parce que Jean-Luc Delarue est bien loin d'être le premier à associer "volonté de faire passer un message" et "prendre la route" que ce soit à pied, en vélo ou en déplacement motorisé, nous retiendrons ici quelques exemples glanés ça et là dans le temps et dans l'espace pour montrer en quoi ils peuvent constituer un tout que nous nommerons *itinérance politique*. Nous verrons de plus que ces phénomènes ne se contentent pas de laisser un message en passant mais impulsent des dynamiques locales suite à leur passage.

### ***Un autre regard sur l'Inde, Gandhi et la marche du sel***

Après des années de manifestations non-violentes et plusieurs grèves de la faim, le 12 mars 1930, Mohandas Karamchand Gandhi entame une « marche du sel » en vue d'obtenir, pour l'empire des Indes, un statut d'autonomie. Cette marche aboutit le 6 avril 1930, après 300 km parcourus, à un geste hautement symbolique : recueillir un peu de sel de l'Océan indien. Par ce geste, Gandhi encourage ses compatriotes à violer le monopole d'État sur la distribution du sel, lui-même symbole de l'imposition britannique. L'exemple ayant été suivi par des milliers de sympathisants, « *La marche du sel* apparaît aux Indiens comme l'équivalent de la *Tea Party* de Boston qui a conduit à l'indépendance des Etats-Unis »<sup>54</sup> même si au final cet événement n'aura pas les conséquences politiques attendues. Pourquoi au fur et à mesure des années Gandhi a-t-il choisi la marche comme l'un de ses principaux moyens de manifestations non-violentes ? Quelles spécificités percevait-il dans ses actes de mise en route au regard des autres manifestations (grève de la faim, occupation, ...) ?

Comme le dit si bien GROS (2009), « marcher pour Gandhi, c'est privilégier les énergies lentes de l'endurance. Avec la marche, on se trouve bien éloignés de l'action de l'éclat, du haut fait, de l'exploit. (...) La marche participe à la simplification qu'il aura cherchée toute sa vie, empruntant les voies de la non-possession (*aparigraha*). (...) Gandhi exalte enfin, dans le mouvement de marche, une dimension de fermeté et d'endurance : tenir bon. Elle est essentielle parce que marcher requiert un effort doux mais continu. »

---

<sup>54</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Marche\\_du\\_sel](http://fr.wikipedia.org/wiki/Marche_du_sel)

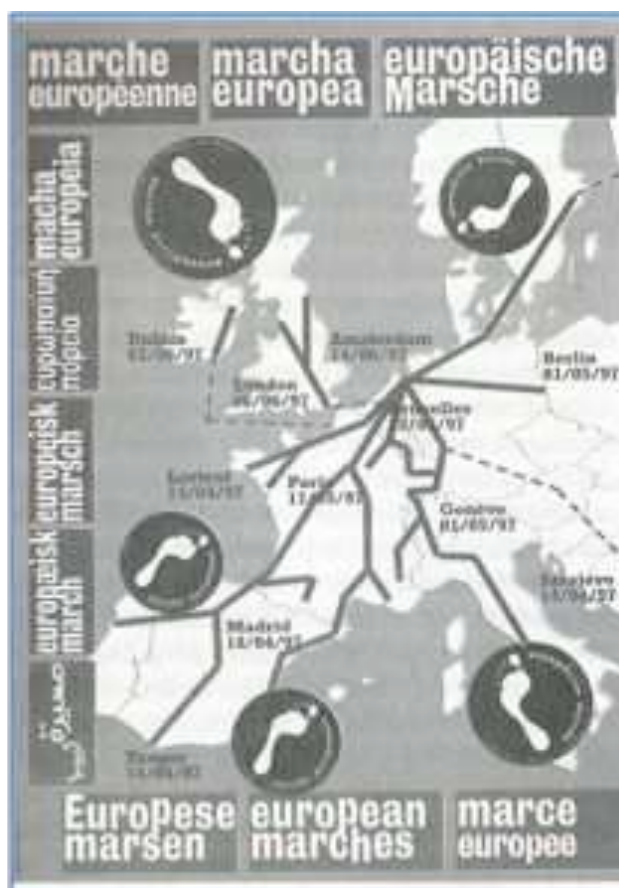


Ainsi, pour cet événement, la marche avait le double avantage de reprendre plusieurs dimensions spirituelles des convictions gandhiennes (lenteur de la marche et un rejet de la vitesse, l'humilité non humiliante, la quête du dénuement et de simplification de l'existence, la marche comme idéal d'autonomie) et de permettre une mise en scène de la condamnation de l'Empire. Mise en scène qui passe par les prises de parole dans chaque village traversé pour engager ses concitoyens à couper toute coopération active avec l'Empire mais aussi donner un air de fête aux villages traversés (« on arrose les chemins, on les couvre de feuilles et de fleurs pour soulager les pieds des marcheurs »). Ainsi, loin d'être un simple itinérant qui ne fait que passer sans laisser de trace, c'est en parcourant ces kilomètres et traversant ces villages que Gandhi a pu acquérir l'adhésion (active, spectatrice ou passive) de ses concitoyens et une arrivée à plusieurs milliers au bord de la mer, alors qu'ils étaient un peu moins de quatre-vingt-quarante-quatre jours plus tôt.

### ***Un autre regard sur les "sans", les marches contre le chômage, la précarité et l'exclusion***

Les marches contre le chômage, la précarité et l'exclusion sont un autre exemple d'itinérance politique et elles ont aussi marqué leur sillage au-delà des slogans. Pour le contexte, il s'agit d'un parcours de 105472 km à pied contre le chômage (cf. illustration 6) dont l'objectif était Amsterdam où se déroulait, en juin 1997, un sommet des chefs d'Etats, le Conseil européen. Mais loin d'être la première ni la dernière manifestation de ce type, rétrospectives et perspectives sont nécessaires pour comprendre le sens et les conséquences de ce phénomène.

**Illustration 6: Carte de la marche européenne contre le chômage, la précarité et l'exclusion de 1997 (source : SCHMITT, SPADONI, 2000).**



Partis de Lille sous encadrement policier, malgré plusieurs blocages notamment à l'entrée de Paris mais aussi avec le soutien des coopératives ouvrières, une délégation de marcheurs avait été reçue au ministère du travail pour leur remettre les doléances des chômeurs. Même si, au final, peu de résultats politiques avaient été obtenus, cette marche s'était achevée « dans la fierté et l'orgueil, l'orgueil de ceux qui ont relevé la tête, qui ont été entendus, soutenus et qui maintenant sont craints par le gouvernement » (SCHMITT, SPADONI, 2000).

D'après ces auteurs et comme le montre notre bref rappel historique (cf. Tableau 5), c'est surtout depuis 1994 et ces premières marches pour l'abolition du chômage qu'une nouvelle forme de mouvement social naît où « sur le sillage des marches germent des associations locales, des assemblées de chômeurs, des réseaux militants » (SCHMITT, SPADONI, 2000). Car loin d'avoir été un épiphénomène, cette marche européenne a donné naissance entre autres à une marche annuelle et certainement pour partie au mouvement alter-mondialiste. Et de manière très probable mais non démontrée ici, un lien peut être établi avec les marches pour la décroissance : celle ayant eu lieu du 7 juin (Lyon) au 3 juillet 2005 (Magny-Cours) pour demander la suppression du Grand Prix de France de Formule1, considéré comme le « symbole de notre société de croissance mortifère »<sup>55</sup> et celle précédemment citée d'un an de François Schneider et l'ânesse Jujube (en 2005) pour colporter la décroissance.

---

<sup>55</sup> Source : <http://www.decroissance.org/marche/>

Sur ce site, nous apprenons notamment que, pendant un mois, ce sont entre 70 et 220 marcheurs, dont une majorité de jeunes, qui ont participé à la Marche pour la décroissance entre Lyon et Nevers.

<b>1933</b>	: Les marcheurs de la faim de Lille à Paris
<b>1994</b>	: Organisation des marches contre le chômage à travers toute la France notamment par AC !
<b>1997</b>	: Premières assises des Marches européennes à Bruxelles : 500 marcheurs vers Amsterdam (de Tanger, d'Ivano, de Tuzla, de Francfort-sur-Oder) qui rejoignent au bout de deux mois la manifestation avec les syndicats et les associations pour un traité européen plus social, plutôt que le traité d'Amsterdam.
<b>Hiver 1997/98</b>	: Soulèvement des chômeurs français
<b>1998</b>	: Cardiff, Vienne, Helsinki <ul style="list-style-type: none"> <li>○ décembre appel de Vienne en relation avec le sommet de Vienne</li> </ul>
<b>1999</b>	: Manifestation à Cologne
<b>2000</b>	: Préparation de protestation contre le traité de Nice <ul style="list-style-type: none"> <li>○ caravane européenne : Bruxelles, Charleroi, Paris, Lyon, Marseille et Nice</li> <li>○ manifestations à Nice le 6 décembre</li> </ul>
<b>2001</b>	: Sommet de Laeken (Belgique) : participation à la marche pour une autre Europe
<b>2002</b>	: Les Marches européennes participent au Forum social européen à Florence <ul style="list-style-type: none"> <li>○ la « Marche des mouvements sociaux » de Clermont-Ferrand vers Séville.</li> </ul>
<b>2003</b>	: Forum social grec à l'occasion du sommet de Thessalonique
<b>2003</b>	: Forum social européen à Paris
<b>2006</b>	: Scission de l'association AC!, et création de deux groupes collectifs : « ac-chômage » <sup>4</sup> membre de la plate-forme européenne des « Marches européennes contre le chômage, la précarité et les exclusions » et « ac-réseau ».

**Tableau 5 : Les marches contre le chômage, la précarité, rétrospectives et perspectives**  
(Source : SCHMITT, SPADONI, *op. cit.*)

Après un aperçu de la dimension historique, indispensable pour comprendre le contexte, ce sont surtout sur les retours d'expressions ou plutôt les carnets de route que donnent à voir *Les sentiers de la Colère* (SCHMITT, SPADONI, 2000), qui nous aident à penser les apports particuliers pour ses participants d'une action militante itinérante au regard d'actions plus classiques ou plus statiques. Poursuivons donc par quelques extraits tirés de cet ouvrage pour mieux les analyser et les mettre en perspective ensuite.

**Extrait n°1**

*La marche, c'est faire circuler les idées. Chaque jour, nous allions dans des villes rencontrer des personnes qui, elles, ne pouvaient pas marcher, et qui nous donnaient un peu d'elles-mêmes à porter pour continuer, un peu de leur revendication, un peu de leur misère, un peu de leur colère.*

**Extrait n°2**

*Au fil de la route, les groupes des marcheurs permanents, notamment espagnols et français se constituent en véritable communauté humaine, vivant l'expérience d'une démocratie quotidienne. A travers l'Espagne, la France, puis la Belgique et les Pays-Bas, ils forment un « noyau dur », donnant à toute la marche une incroyable énergie.*

**Extrait n°3**

*Pour faire 800km à pied, il faut changer souvent de chaussures...mais le groupe est stimulant. Il y a toujours des gens qui avancent. Et on finit par tirer une grande force personnelle de la marche.*

**Extrait n°4**

*Le fait d'être chaque jour dans une ville différente de rencontrer des personnes différentes, de ne pas être chez soi, te fait perdre tes repères habituels. Moi, j'attendais que ça me déstabilise un peu, pour que ça stimule ma pensée sur le chômage et sur le monde.*

**Extrait n°5**

*La marche, c'était pour moi « aller de l'avant ». Ca avait même un côté un peu guerrier, quand je dis guerrier, c'est dans l'attitude de lutte, car il faut se battre sinon on obtient rien.*

**Extrait n°6**

*La marche est une magnifique métaphore des révoltes sociales. Se dresser, aller de l'avant. Construire de ses pas un espace horizontal, qui s'oppose à l'image pyramidale des « sommets ». Elle renvoie également à de vieilles tradition. Des pèlerinages aux marches contre la faim, des errances des chemineaux aux « routards » de ce siècle, les êtres humains ont, quelles que soient les civilisations, usé de ce moyen à des fins de quête d'un mieux-être, d'un mieux se connaître, d'une transmission à d'autres, par ces moyens qui ne nécessitent que la mise en œuvre de ses seules forces physiques et mentales.*

**Extrait n°7**

*La marche, c'est également un mode d'action politique très intéressant. C'est une façon de faire circuler des idées, de les discuter, de les mettre sur la table, et d'en discuter avec les gens (...). La marche te permet donc de rencontrer des gens que tu ne fréquentes pas à l'ordinaire. La marche te met en contact avec des gens que, spontanément, tu n'auras pas rencontrés (...).*

**Illustration 7: Traces et utopie recueillies sur les sentiers de la Colère  
(D'après SCHMITT et SPADONI, 2000)**

Il est frappant de retrouver dans ces retours d'expérience, certaines des valeurs de la marche précédemment reprises de l'ouvrage de GROS (2009) : *la marche, source d'inspiration et d'énergie* (cf. Extraits n°2, 3 et 5), *l'effort comme source d'ouverture* (cf. Extraits n°1 et 4), *la lenteur comme contre-valeur* (cf. Extraits n°6 et 7). Alors même que ce dernier n'abordait pas exclusivement les marches militantes, ce recoupement tend à attester de l'attribution d'un socle commun et transversal de valeurs entre les

différents types de marche au long cours. D'autre part, comme pour la marche du sel de Gandhi, nous retrouvons ici l'importance des synergies qui se mettent en place en sein de la communauté de marcheurs puisqu'on parle des « groupes des marcheurs permanents » et on considère que « le groupe est stimulant ». On peut noter (surtout ?) les synergies qui se tissent avec les personnes rencontrées au bord chemin et celles notamment que « tu ne fréquentes pas à l'ordinaire. [Puisque] la marche te met en contact avec des gens que, spontanément, tu n'auras pas rencontrés (...). » Ces personnes proposent *l'accueil et l'hébergement*, mais elles offrent aussi « un peu d'elles-mêmes à porter pour continuer, un peu de leur revendication, un peu de leur misère, un peu de leur colère ». Ainsi, la marche est considérée comme « une façon de faire circuler des idées, de les discuter, de les mettre sur la table, » et *associations locales, assemblées de chômeurs, réseaux militants* sont autant de "traces" laissées dans la tête des itinérants par les accueillants, et réciproquement.

A ces récits déjà forts évocateurs quant à la spécificité de l'expérience d'itinérance dans ce mouvement, peut être rajouté le fait que certains ont agrémenté leurs carnets de route de petits dessins, de coupures de presse, de chansons ou de poèmes. D'autres sous l'impulsion de *Canal marches* se sont transformés en marcheurs-vidéastes devenant à la fois témoins et acteurs du mouvement. Enfin, l'itinérance n'étant pas que le fait de la marche à pied, comme nous souhaitons le soutenir, à l'usure des semelles des marcheurs s'est ajoutée sur les chemins d'Allemagne, celles des pneus de bicyclettes.

### ***Un autre regard sur la ville, psychogéographie, situationnistes : une approche par l'espace vécu et le sensible***

Le dernier exemple pour illustrer l'itinérance politique sera celui de la psychogéographie. Si l'internationale situationniste a développé « autour d'elle, contre elle ou concurremment à elle un courant de pensée radicale qui sans nul doute marque aujourd'hui plus que jamais l'évolution des idées politiques en général » (BIARD, 1978 in CHOLLET, 2000), c'est par un petit bout de ses expérimentations et revendications que nous l'aborderons : celui de la psychogéographie. Celle-ci nous intéresse par le lien qu'elle introduit entre discours militants, rapports au lieu, au déplacement et à la découverte et en ce qu'il s'agit d'un mouvement à la fois artistique, politique et social.

Guy Debord a défini la psychogéographie en 1955 comme étant « l'étude des lois exactes et des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus. L'adjectif psychogéographique conservant un assez plaisant vague peut donc s'appliquer aux données établies par ce genre d'investigations, aux résultats de leur influence sur les sentiments humains, et même plus généralement à toute situation ou toute conduite qui paraissent relever du même esprit de découverte. »<sup>56</sup>

La critique situationniste revendique une conception poétique de la ville à l'opposé des normes corbuséennes ou communistes.<sup>57</sup> Il s'agit de privilégier une approche sensible par les ambiances autorisant la découverte d'une autre ville ; découverte recherchée non pas dans les livres, mais en errant pour faire émerger l'aventure. Pour DEBORD (1990), il s'agissait d'« une dérive à grandes journées, où rien ne ressemblait à la veille ; et qui ne s'arrêtait jamais. » Et s'il n'est pas possible d'éluder le fait qu'à l'image des explorateurs d'un autre temps et d'un autre style, nombre de ces chercheurs de l'espace social et de ses modes d'emploi se sont perdus dans leur quête<sup>58</sup>, ce que nous retiendrons ici ce sont les essais de cartes psychogéographiques (cf. Illustration 8), véritables guides qui associent aux lieux connus des situations, des ambiances, du mouvement afin d'y ré-introduire des découvertes, des aventures, des expériences.

---

<sup>56</sup> Guy Debord, « Introduction à une critique de la géographie urbaine » in *Les lèvres nues*, n°6, Bruxelles, 1955.

<sup>57</sup> Source : <http://www.archiver.cc/2009/12/12/vers-une-psychogeographie/>

<sup>58</sup> A titre d'exemple, on peut citer la folie pour Gilles Ivain, la disparition de Dan Azoulay et le suicide de Debord.



Illustration 8 : Exemples de plans psycho-géographiques (Source : <http://www.archiver.cc>)

De manière plus contemporaine, GWIAZDZINSKI et RABIN (2008) ne se sont-ils pas réappropriés une partie de cette approche pour apporter un autre regard sur les banlieues à travers leur voyage à pied autour de Paris, suite aux émeutes des banlieues de novembre 2005. « Ce « tour des périphéries », périple à pied de dix jours autour de Paris, [a fait] (...) partie d'une démarche d'exploration sensible des temps et des espaces périphériques qui a également intégré une traversée nocturne entre Paris et Nanterre et la cartographie de l'espace vécu d'un groupe d'habitants et d'usagers de Nanterre. » Plusieurs ingrédients sont revendiqués comme permettant le changement de regard sur une approche jugée monolithique de « la » banlieue, ses clichés et ses caricatures. Ainsi, ces auteurs ou ces "simples" citoyens curieux comme ils aiment à se définir, ont dû « abandonner pour quelques jours les salons, les missions, les conférences ou la lecture des indicateurs internationaux de compétitivité pour [s']engager différemment, à la vitesse du pas. » Vitesse du pas qui permet à ces *spectateurs engagés* de « voir, sentir, toucher du doigt les réalités et rencontrer les banlieusards » (GWIAZDZINSKI et RABIN, *op. cit.*).

A travers ces deux exemples, alors que les uns proposent une approche sensible ou *par la situation* pour faire émerger la découverte, l'aventure de lieux connus, les autres y voient un moyen de dépasser les clichés de lieux stigmatisés. Mais tous s'accordent à dire que la manière d'aborder un lieu modifie son regard et son rapport à celui-ci. Ainsi, pour décaler le regard, on préférera, ici *une dérive à grandes journées* et là *la vitesse du pas*. Et, cette mise en mouvement, loin d'effacer le rapport au lieu, a pour but de mieux le connaître ou plutôt le connaître autrement.

Paradoxalement pour des actes militants en mouvement, ce rapport particulier au lieu est un des socles communs aux trois exemples que nous venons d'évoquer (la marche du Sel, les marches contre le chômage, la psychogéographie). Tout comme pour la psychogéographie, les extraits de récits des marches contre le chômage mettent en exergue la marche comme un moyen de mieux découvrir les lieux traversés en rencontrant les habitants non-côtoyés d'ordinaire. Un jeu d'aller-retour entre ces mouvements en mouvement et les villages et villes traversés se retrouve dans les descriptions de la marche du sel et des marches contre le chômage. D'un côté on délivre un message, des idées, de l'autre on partage sa colère mais aussi le gîte et le couvert. D'un côté, on impulse des mouvements sédentaires et non éphémères (associations locales, réseau, ...), de l'autre on se joint à ce mouvement temporaire et en mouvement (arrivée à plusieurs milliers pour un départ à quatre-vingts dans le cas de la marche du sel).

Loin de s'arrêter aux frontières à de cette acception, le constat d'un phénomène qui ne se restreint pas à une "simple activité de déplacement" est aussi présent dans les études du CRI sur les itinérants sociaux. *L'Errance est immobile*, pièce de théâtre portée par l'association des femmes SDF et la compagnie l'Envol en est une illustration supplémentaire. Les acceptions sociale et militante font apparaître l'itinérance comme un phénomène en mouvement qui puise son énergie dans des dynamiques locales tout en diffusant sa propre dynamique localement.

A ce premier trait commun, on peut ajouter l'association entre itinérance et approche alternative et de marge, présente dans les acceptions culturelle comme militante. Avec ce paradoxe intrinsèque que le mouvement permet à la fois de prendre du recul aussi bien que de prendre le temps de mieux connaître, mieux découvrir ou tout au moins



d'apporter un *autre regard, un autre ressenti* sur des lieux, des situations, des expériences déjà vécues.

Enfin, le CRI nous démontre que, pour ne pas escamoter ces spécificités, l'itinérance doit être abordée de manière interdisciplinaire et être considérée comme phénomène tant individuel que structurel. Interdisciplinarité qui se retrouve dans l'itinérance culturelle où bien souvent plusieurs arts (théâtre, musique, danse, etc.) se trouvent entremêlés.

Ainsi, les différents points communs esquissés, ici, permettent de passer d'une simple juxtaposition d'acceptions et de pratiques à une certaine mise en système tant en terme de définition que d'approche du phénomène. C'est dans ce cadre que nous suivrons un positionnement revendiquant une certaine complexité et transversalité du phénomène même si cela doit induire une définition jugée parfois *floue et extensive*. Mais avant de proposer notre propre définition, nous nous demanderons comment l'itinérance récréative est intégrée ou articulée avec ce système ?

## ***1.2. Plus qu'une itinérance touristique, l'itinérance récréative en devenir***

### ***1.2.1. Itinérance et pratiques récréatives, quels arrangements***

#### ***Pourquoi l'itinérance récréative ?***

A l'image des acceptions sociales, culturelles et politiques que nous venons de dépeindre, nous verrons comment l'itinérance récréative, en tant que notion protéiforme et ambiguë, offre une lecture renouvelée, décalée des pratiques récréatives (CORNELOUP, BOURDEAU, 2008). Cette dernière permet de penser autrement les pratiques récréatives i.e. par des représentations et des approches culturelles et organisationnelles ne relevant plus uniquement du statique ni de l'immobile. Si la première difficulté face à la notion d'itinérance est sa non présence dans les dictionnaires, notre participation en tant qu'actrice et observatrice à de nombreux séminaires et autres rencontres organisées soit en amont soit de manière concomitante à notre travail de thèse a permis de pallier ce manque. On peut citer de manière anti-chronologique différents événements : colloque scientifique international « Itinérances au long cours, itinérances des profondeurs », La Grave, du 15 au 17

janvier 2010 ; 1ères Rencontres nationales du tourisme itinérant « Le tourisme itinérant, une nouvelle chance pour la montagne », Chambéry, 25 septembre 2009, Les Rencontres du Pradel autour de la notion d'itinérance, 14 et 15 décembre 2006<sup>59</sup>. Ces événements auxquels notre recherche a été directement associée ont été autant d'occasions d'acquérir des connaissances formelles que de fournir des matériaux issus du terrain.

Mais avant d'aller plus loin dans la définition des caractéristiques de l'itinérance, arrêtons-nous quelques instants sur l'utilisation du terme *pratiques récréatives* et non pratiques touristiques. Loin de nous l'idée de recommencer ce qui a été fait avant nous (BOURDEAU, Equipe MIT, DEWAILLY, MAO) sur les distinctions et intérêts comparés entre loisir, tourisme, récréation, etc., nous synthétisons ici des arguments trouvés auprès de ces auteurs pour étayer notre choix de privilégier ce terme *pratiques récréatives* au regard des possibilités existantes. La notion de « récréation » et les notions dérivées de pratiques récréatives et d'espaces récréatifs comme le suggère BOURDEAU (2003) sont très utiles pour « exprimer l'articulation et l'hybridation croissante entre les champs du loisir, du tourisme et du sport, qui est au cœur de l'évolution d'un bon nombre de pratiques depuis une trentaine d'années. » Et, s'il est communément partagé que les pratiques touristiques s'appuient sur un principe de rupture provisoire avec l'espace, le temps et l'activité du quotidien (RAUCH, 1996), la récréation et ses dérivés permettent de prendre en compte un deuxième niveau d'arrangements entre lieu de vie et lieu récréatif, entre temps du récréatif et temps du travail, entre pratiques récréatives et engagement militant, entre pratiques récréatives et mode de vie, etc.<sup>60</sup>

Ainsi, ce positionnement nous permet de ne pas restreindre notre observation à des pratiques, voire des produits touristiques délimités dans le temps du « hors-quotidien » et dans l'espace de « l'ailleurs » à l'image des trekkings en Himalaya ou autres destinations lointaines. Mais bien d'ouvrir notre focale d'observation à des pratiques jusqu'ici visibles en creux à l'image des couchsurfeurs, woofeurs ou autres itinérants militants. Ce positionnement étant posé, quels rapports particuliers entretient l'itinérance récréative à la découverte, à l'espace, au déplacement et à la

---

<sup>59</sup> Ces dernières ayant donné lieu à l'ouvrage *Itinérance, du tour aux détours*.

<sup>60</sup> Pour plus de détails sur ces arrangements voir Chapitre 3 1.2. Des grands jeux d'opposition à l'entre-deux comme grille de lecture des pratiques récréatives visibles en creux.

dialectique « Ici-ailleurs » ? Ces rapports particuliers qui une fois décrits seront synthétisés sous forme de tableau (cf. tableau 6).

### ***L'itinérance pour repenser la découverte ?***

La traversée à pied de l'agglomération grenobloise par le collectif Ici-Même (Grenoble) du 15 avril au 4 mai 2002, intitulée « Ici e(s)t Ailleurs » est une des illustrations de ces pratiques contemporaines ayant un rapport particulier à la découverte. Ce collectif décrit ce projet comme étant : « une traversée à pied de l'agglomération grenobloise d'un groupe de dix « nomades presque immobiles », passant par Saint-Égrève, Saint-Martin le Vinoux, Grenoble et Saint-Martin-d'Hères. Mais, peu importe la destination, le voyage se prolonge dans un temps suspendu : durant 20 jours et 20 nuits, explorons un « temps en friche » et tentons d'y déceler d'autres lumières, d'autres sons, d'autres représentations du quotidien... »<sup>61</sup>. Dans la même "lignée", on pense à une expérience découverte lors du Colloque « itinérances au long cours, itinérances des profondeurs »<sup>62</sup>, celle de *l'aventure aux portes de chez soi* menée par Laetitia BOURQUIN avec des enfants de 5 à 9 ans pour parcourir le tour du lac Léman à pied. Et pourtant comme elle le précise elle a ressenti avant le départ « la même excitation que lors de [son] premier grand voyage qui [l'] avait menée au fin fond du Népal », et pendant l'aventure « un retour " aux vraies valeurs " à la simplicité ». Et au retour elle conclut qu'il n'y a « pas besoin d'aller à l'autre bout du monde pour trouver finalement ce qu'on pourrait trouver chez soi si l'on se rendait disponible ici aussi. » Contrairement aux premiers explorateurs, l'idée n'est pas de découvrir les zones blanches des *terra incognita* mais bien au contraire d'introduire de la découverte dans la proximité et même dans les lieux du quotidien avec sans doute une approche plus psychologique du voyage (CLOT, 2007). C'est la manière de pratiquer ces lieux connus qui permettra la découverte des aspects extraordinaires de ces lieux ordinaires. Pour interpréter ces pratiques, on rejoint le postulat de JOURJON<sup>63</sup> pour qui « on a inventé le mot d'itinérance à partir du moment où les espaces libres et vierges ont été conquis, c'est-à-dire que l'itinérance correspond à une volonté de construire quelque chose dans un espace qui maintenant est complètement cerné, délimité. »

---

<sup>61</sup> Source : [www.icimeme.org](http://www.icimeme.org)

<sup>62</sup> Colloque scientifique et professionnel, La Grave, du 15 au 17 janvier 2010, réseau Sportsnature.org

<sup>63</sup> Intervention de Luc JOURJON, Les rencontres du Pradel sur « l'Itinérance », décembre 2006, CERMOSEM-Pradel

Dans cette acception, et même si d'autres lui donnent une profondeur historique plus grande (FUSCH, 2008 ; SIROST, 2008), l'itinérance serait donc une invention de la post-modernité pour pallier l'impossibilité [nouvelle] de découverte des espaces où les « fameuses zones blanches » n'existent plus ; en d'autres termes : « si nous ne pouvons plus découvrir des espaces vierges, alors découvrons-les autrement [grâce à l'itinérance] ».

### ***L'itinérance pour redonner du sens au déplacement***

Une des critiques actuelles de la dérive consumériste du tourisme<sup>64</sup> se caractérise par le fait que seule la destination fait rêver, et non plus le cheminement vers celle-ci (CHRISTIN, 2008). Ainsi, dans une société où l'on fait « l'éloge de la mobilité » (VIARD, 2006), le déplacement serait devenu la norme<sup>65</sup> et ne ferait plus partie de « l'ailleurs » mais bien de « l'ici » (PIOLLE, 1993). Par une analyse des pratiques contemporaines, Michel montre comment le mythe de la route s'effrite puisqu'on ne part plus en voyage vers un ailleurs indéterminé et flou, mais bien souvent, on voyage vers une destination précise et *a priori* bien identifiée. Aussi, le voyage commence là où le déplacement se finit, une fois arrivé à destination. Or, « l'itinérance évoque en quelques mots la notion de chemin, avec la notion de départ, une notion de voyage, un ensemble d'éléments sur lequel il y a matière à répétition, puisqu'en parlant de chemin, on ne connaît pas forcément le point de départ, on n'en connaît pas forcément le sens, ni la signification que l'on va lui donner » (CORNELOUP, 2008). Par conséquent, en tant que pratique fondamentalement en mouvement, l'itinérance redonne du sens et une valeur à ce cheminement, et modifie par là même celle de la destination. Destination qui ne serait plus la seule destinée du voyage, approche pour l'essentiel perdue par le tourisme et le voyage (MICHEL, 2004 et 2005).

---

<sup>64</sup> Interventions de R. Christin, B. Daragon et L. Berthelot, séminaire « Tourisme et décroissance », 12 octobre 2007, MSH-Grenoble.

<sup>65</sup> Même si ces propos sont à nuancer car F. Michel dans « Auto-nomadie » montre que la positivité de la mobilité n'est pas valable pour tous. « Si le nomadisme devient une « valeur positive » pour les nantis, {...} les nomades sont progressivement devenue des errants. Le nomadisme qui survit est élitiste, tandis que l'errance devient le triste « privilège » des asociaux d'hier ou des exclus d'aujourd'hui ».

### ***L'itinérance, pour penser l'espace mobile?***

L'itinérance est caractérisée par sa polysémie, englobant une pluralité d'usages. Il ne semble donc ni pertinent, ni possible de restreindre ou assimiler l'itinérance à une seule pratique. Pour reprendre les mots de CORNELOUP (2008), il s'agit d'« une pratique [ou plutôt d'un ensemble de pratiques] qui prend ses distances avec un lieu cerné, balisé, normalisé » Il existe donc un large éventail des possibles, allant d'une "pratique itinérante à l'itinérance de la pratique", permettant ainsi de multiples variantes et combinaisons. En effet, l'itinérance n'est pas systématiquement une fin en soi, mais indique une préférence particulière pour le mouvement et la découverte, contrairement à une pratique de villégiature immobile. Ainsi, comme le tourisme de station regroupe dans un espace fermé (lieu/destination) des pratiques où la sédentarité est en principe la norme, l'itinérance récréative rassemble des pratiques où le mouvement est une des valeurs communes au sein d'un espace aux contours flous, voire mobiles. Dans ce sens, l'itinérance permet la mobilisation d'un ensemble d'interrelations au sein d'un espace spécifique et dans le but de dessiner un renouveau collectif, une innovation sociale.

### ***L'itinérance pour repenser l'ailleurs dans la proximité***

Parce qu'elle entretient une relation dialectique entre itinéraire et errance, l'itinérance questionne, d'une part, l'organisation de la pratique, et d'autre part, son rapport à l'espace. Alors que l'errance nécessite de l'indépendance et de l'improvisation, le tourisme et les pratiques de loisirs sont de plus en plus pensés sous l'angle de l'organisation et de la prévision, aussi bien pour le pratiquant/consommateur que pour les aménageurs et les professionnels. De plus, l'itinérance brouille les pistes du rapport à l'ailleurs, puisqu'elle introduit un quotidien de l'ailleurs dans l'itinérance du lointain (TOLLIS, 2008). Elle permet aussi de repenser l'ailleurs physique en introduisant, *via* l'errance, un ailleurs symbolique ou virtuel dans la proximité i.e. la découverte à côté de chez soi. De plus, étant autant pratique touristique que mode de vie (DELORME, 2001), l'itinérance « ré-interroge le rapport entre l'ici et l'ailleurs, entre loisir et tourisme, {...}. L'itinérance englobe des pratiques qui se situent aussi bien dans le quotidien, le loisir, le court et moyen séjour, mais aussi avec les longs séjours. L'itinérance est donc une notion moins fermée que celle de voyage » (CORNELOUP, 2008).

CRITERES	MODELES TOURISTIQUES EXISTANTS	ITINERANCE
Rapport à la découverte	<> <u>Tourisme d'aventure</u> qui se réfère au mythe de <i>terra incognita</i> et fuit l'écoumène.	Possibilité de découverte dans des espaces non-vierges voire urbanisés (cf. post-modernité). <b>=&gt; Renouveau de zone touristique potentielle</b>
Rapport au déplacement	<> <u>Produit touristique contemporain</u> où le déplacement n'est plus qu'un moyen d'arriver à la destination touristique et où le temps pour la rejoindre est considéré comme perdu.	Le déplacement est une fin en soi i.e c'est le cheminement qui fait rêver, fait sens. C'est le mouvement qui est recherché et non « l'arrivée ». <b>=&gt; Réfléchir le développement touristique via les zones de «passage»</b>
Rapport à l'espace	<> <u>Modèle de la station</u> où la norme est la sédentarité dans un espace clos, délimité et défini.	Norme = le mouvement dans un espace non pré-défini et non-délimité i.e. aux contours flous. <b>=&gt; Introduction d'un espace plus diffus, plus étendu, réseauté.</b>
Rapport à la dialectique « Ici-Ailleurs »	<> <u>Voyage</u> où c'est « l'ailleurs » (le plus souvent lointain) qui est un critère de positivité.	Du fait de sa propre dialectique « itinéraire-errance » : introduction de l'altérité dans la proximité (itinérance du proche), et de quotidienneté dans l'ailleurs (itinérance du lointain). <b>=&gt; Repenser le rapport à l'ailleurs dans la pratique touristique.</b>

Tableau 6 : Les spécificités de l'itinérance : construction d'alternatives innovantes aux modèles touristiques existants (BERTHELOT 2012 d'après BERTHELOT, LANGENBACH, 2009)

Comment ces quatre éléments (rapports à la découverte, à l'espace, au déplacement, à la dialectique « Ici-Ailleurs »), qui constituent les principes des pratiques itinérantes récréatives, s'articulent-ils avec les acceptions précédemment définies de l'itinérance ? De quelle manière permettent-ils d'ancrer l'itinérance récréative comme une figure post-moderne ?

### 1.2.2. L'itinérance récréative, une figure post-moderne ?

#### **Retour sur les définitions existantes : critères de définition et vision particulière de l'itinérance récréative**

HANTZ (2009) revient sur les différentes définitions de l'itinérance récréative proposées à ce jour pour aboutir à une grille d'analyse du phénomène. Contrairement au socle commun mis en avant pour les acceptions sociales, culturelles et militantes, dans ces définitions, l'itinérance récréative est abordée de manière réductrice ou plutôt par des critères spécifiques, révélateurs d'une vision spécifique. Quels sont ces critères et que nous apprennent-ils sur les différentes acceptions de l'itinérance récréative ?

Organisme ou auteur	Critères de définition
<b>ODIT- AFIT France</b>  Source : AFIT infos, la lettre de l'AFIT, Tourisme itinérant : des produits à réinventer, n°17, avril 2000	<b>Itinérance « motorisée » et « de nature »</b> Selon le mode de déplacement choisi, il existe, d'après l'AFIT info, deux types de tourisme itinérant : motorisé ou de nature. <u>Tourisme itinérant motorisé</u> : l'ensemble des formes de tourisme à étape nécessitant l'utilisation d'un engin motorisé (voiture, motocyclisme, croisière fluviale, autocarisme, camping- carisme, ...). <u>Tourisme itinérant de nature</u> : l'ensemble des pratiques en itinérance des sports de pleine nature (randonnée pédestre sous toutes ses formes, VTT, voile, équitation...).
<b>Association Grande Traversée des Alpes</b>  Source : www.grande-traversee-alpes.com	<b>Itinérance en traversée ou en étoile</b> <u>Itinérance « en traversée »</u> se pratique sur plusieurs jours, en passant d'un point à un autre. L'itinérance, le déplacement est un but en soi. La GTA précise que l'itinérant « s'appuie le plus souvent sur des itinéraires structurants existants, dûment répertoriés : Route des Grandes Alpes, Chemins du Soleil, Via Alpina, etc. ». Elle insiste sur le fait que le tracé proposé est « identifié, signalé ». <u>Itinérance en étoile</u> est une forme d'itinérance dans laquelle les touristes, motivés par une activité spécifique, vont être amenés à se déplacer au cours de leur séjour pour multiplier les lieux de pratique. Pour que les pratiques en étoile deviennent « itinérance en étoile », il faut qu'il y ait changement d'hébergement au cours du séjour.
<b>GIORDANA</b>  Source : « Voies et voyages, itinérance et tourisme », 1996, les études de TER	<b>Essai de typologie des itinéraires</b> Les différents critères retenus pour proposer une typologie sont : <u>La nature du socle</u> (eau, terre, air) dont découle une série de thèmes (découverte patrimoniale ou gastronomique, sportif...) et de formes géographiques. <u>La notion de durée</u> entre en compte bien qu'elle semble ici délicate à quantifier. Mais dans la conclusion, il est précisé qu'« un voyage itinérant est un séjour qui dure quatre jours ou plus au cours duquel on n'est jamais resté plus de trois jours au même endroit ». <u>L'organisation de l'activité</u> : auto-organisée ou organisée par un intermédiaire, individuelle ou collective. La proportion de service achetée aux professionnels. <u>La taille et les composants du groupe itinérant</u> : couple, famille, individu unique. Mais surtout <u>la motivation</u> : motivation poussée par l'itinéraire lui-même (par exemple Saint-Jacques-de-Compostelle), par le site (Le Tour du Mont-Blanc), par l'activité itinérante (le déplacement lui-même, l'itinérance en parapente) et la motivation par le thème du séjour.
<b>Association Grandes Traversées du Vercors</b>	<b>Itinérant « confort » ou « aventurier »</b> <u>Itinérant « confort »</u> : bien connu des professionnels, « l'itinérant confort semble être moins autonome et moins baroudeur qu'autrefois, à la recherche de confort plus que d'aventure ». "Il y a moins de gens à l'improviste, tout se

Source : Rapport Grande Traversée du Vercors, « Les pratiques itinérantes dans le Vercors », Synthèse été 2008.	<p>prépare, se réserve" précise un hébergeur GTV. Cette clientèle à la recherche de confort est prête à dépenser en conséquence. En effet, elle favorise les hébergements de type hôtel, chambre d'hôte ou gîte d'étape et les itinéraires balisés et gérés.</p> <p><u>Itinérant « Aventurier »</u> : sont mal connus des prestataires touristiques. « L'itinérant aventurier a tendance à préférer le bivouac ou les cabanes ». Il ne dépense pas, en moyenne, plus de 50 euros pour son séjour global qui est généralement plus court qu'un séjour « confort » (soit moins de trois jours).</p>
---	---

**Tableau 7 : Critères de définition et approche spécifique de l'itinérance récréative (BERTHELOT, 2012 d'après HANZT, 2009)**

De ce premier panorama, ressortent plusieurs angles d'approches possibles de l'itinérance récréative. ODIT (ancienne AFIT), par son interrogation entre l'itinérance « motorisée » et l'itinérance « de nature », met en évidence deux modalités de l'itinérance : l'itinérance comme moyen de déplacement et l'itinérance comme pratique. Une simple interrogation en passant, ne peut-on pas faire aussi une itinérance de la pratique dans la nature et une pratique de l'itinérance motorisée ?

GIORDONA, qui sans doute offre la définition la plus englobante, insiste sur les motivations. Selon sa proposition, l'itinérance n'est pas nécessairement impulsée par l'existence d'un itinéraire. La motivation peut aussi être poussée par le site (Le Tour du Mont-Blanc), par l'activité itinérante (le déplacement lui-même, l'itinérance en parapente) ou par le thème du séjour. Ainsi, la proposition d'ODIT et celle de GIORDONA se rejoignent en ce sens où elles proposent de ne pas restreindre l'itinérance à un mode de déplacement en particulier mais de la considérer comme une pratique ayant « pour particularité de privilégier le trajet et le mode de déplacement à la destination ». La volonté commune qui semble ressortir de ces définitions est celle d'inscrire l'itinérance en tant que pratique touristique (et non récréative) dont la caractéristique spécifique (unique ?) serait celle du mouvement.

La GTA quant à elle, inscrit le changement d'hébergement comme un critère indispensable et considère que l'existence d'un itinéraire balisé et répertorié est la base de l'itinérance en traversée. Parallèlement, la proposition des GTV oppose une itinérance perçue, maîtrisée et organisée par les professionnels d'un réseau, celle de l' "itinérance confort" à l' "itinérance des aventuriers" mal connus des professionnels parce que privilégiant le bivouac, les cabanes et les prestations non-marchandes en général. L'importance d'un itinéraire balisé, du changement d'hébergement et la mise en évidence d'une opposition entre "itinérant aventurier" *versus* "itinérant confort"



font ressortir deux approches de l'itinérance récréative : la première en tant que pratique "structurée" qui implique une organisation, une mise en réseau, des acteurs, des produits, etc., la seconde en tant que pratique "libre" ou relevant plus du mythe du voyage et de l'aventure c'est à dire sans prestations marchandes, sans organisation, etc. Le parallèle peut être fait ici avec la pratique pédestre, considérée par certains (Les associations de "Grande Traversée"<sup>66</sup> ou la FFRandonnée) comme de la randonnée, et par d'autres comme de la marche (GROS, 2009 ; JOURDAN et VIGNE, 1998). Simple différence sémantique pourrait-on répondre, alors que nous y avons vu une différence latente de perception, d'acception entre un "marcher" en tant qu'acte philosophique ou de médiation et une "randonnée" en tant que pratique à aménager ou à commercialiser.<sup>67</sup>

Afin d'étayer nos propos, nous avons effectué une analyse sémantique des trois événements considérés comme « clés » dans la définition de l'itinérance récréative<sup>68</sup>. Pour garantir une meilleure neutralité, nous avons opté pour un logiciel automatisé d'Analyse de Données Textuelles : Alceste. Ce dernier s'appuie sur une méthode de Classification Descendante Hiérarchique, qui procède par fractionnements successifs du texte. Elle repère les oppositions les plus fortes entre les mots du texte et extrait ensuite des classes d'énoncés représentatifs. La méthodologie vise à découvrir l'information essentielle contenue dans un texte via l'extraction des structures signifiantes les plus fortes.

Les textes mobilisés pour les 1ères Rencontres nationales du tourisme itinérant comme pour les Rencontres du Pradel, sont les retranscriptions intégrales des rencontres (cf. annexe 1). Pour chacune d'entre elles, bien qu'un prestataire avait été mobilisé, un travail important de relecture et de réécriture du premier jet de retranscription a dû être effectué par nos soins. Le colloque « Itinérances au long cours,

---

<sup>66</sup> on pense particulièrement aux différentes « grandes traversées » : des Alpes, du Vercors, du Jura et du Massif Central mais aussi les chemins de Stevenson ou SwissMobile.

<sup>67</sup> On pense aussi au texte « Défendre et promouvoir les pratiques de la montagne » qui sert "d'invitation à débattre " aux Assises de l'alpinisme et des pratiques de la montagne (diffusée le 1 décembre 2010 sur la liste sportsnature.org) et qui s'inscrit en faux contre « la montagne comme espace à consommer » car « le développement du marché des aménagements et des équipements sécuritaires banalise et dévalue, littéralement, les pratiques : il ne favorisent pas l'autonomie et l'engagement responsable qui en font la valeur. »

<sup>68</sup> Comme précédemment explicité, il s'agit du colloque scientifique international « Itinérances au long cours, itinérances des profondeurs », La Grave, du 15 au 17 janvier 2010 ; 1ères Rencontres nationales du tourisme itinérant « Le tourisme itinérant, une nouvelle chance pour la montagne », Chambéry, 25 septembre 2009 ; Les Rencontres du Pradel autour de la notion d'itinérance, 14 et 15 décembre 2006

Les premiers d'entre eux sont les réseaux de formes (cf. figure 6) des termes *randonnée* et *marche*. Le premier est issu du traitement des textes du colloque *Itinérance des profondeurs* (La Grave, 2010) et le second de la retranscription des Premières Rencontres du tourisme itinérant (Chambéry, 2009). Grâce à ces derniers, nous constatons qu'à la *randonnée* sont associés les termes tels que *local, territoire, action, développement, conseil général, etc. intercommunal, système*. La *marche* est quant à elle rapprochée des notions *d'expérience, philosophie, sens, ressentie, intensité, lenteur, etc.* Ce constat vient donc renforcer l'idée qu'au-delà de la différence sémantique, deux acceptions de l'itinérance récréative sont présentes : celle d'une pratique à gérer, à promouvoir et à commercialiser versus celle d'une pratique supposée libre relevant du mythe du voyage et du nomade. La *randonnée* étant contenue dans la première et la *marche* issue de la seconde. La première étant déclinable en deux "sous-acceptions" : une pratique à gérer pour qu'elle soit vectrice de développement local et une pratique à commercialiser, vectrice d'une forme et de produit touristique.

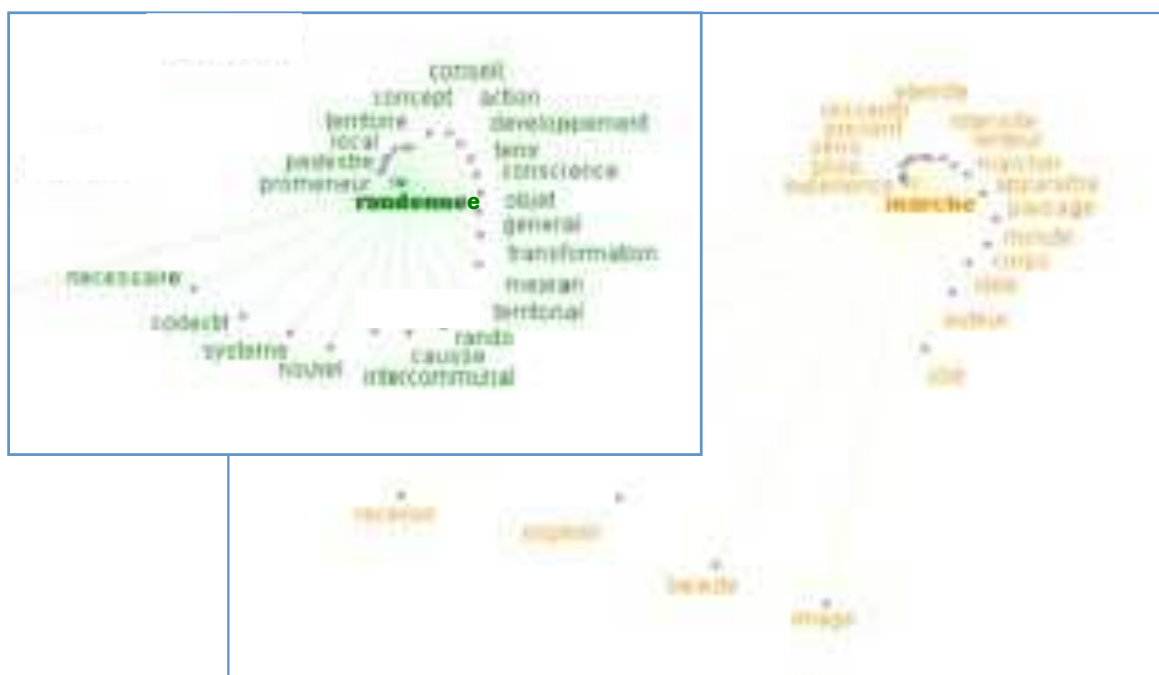


Figure 6 : Réseau de formes des termes randonnée et marche (Source : BERTHELOT, 2012)

L'idée n'est pas ici de définir le degré de légitimité de l'une par rapport à l'autre mais bien d'affirmer que ces approches coexistent et participent à la définition en millefeuille de l'itinérance. Nous pouvons d'autant plus l'affirmer que ces trois acceptions ressortent aussi des classes sémantiques proposées par le logiciel Alceste suite à l'analyse des textes des trois événements précédemment évoqués. Comme le montre la figure 7, la classe sémantique dominante (à 61 %) au sein des Premières Rencontres de l'itinérance touristique est la classe 5, qui regroupe entre autres les termes *itinéraire, héberger, refuge, gîte, transport, créer, réseau, association, balisé*, discours portés de manière significative par une représentante de la GTV, une hébergeuse, la FFRandonnée et la GTA. Il est aussi intéressant de noter que les termes suivants *clientèle, marcher, manière, marche* apparaissent comme significativement absents. Cette classe regroupe pour nous l'acception d'une itinérance en tant que pratique à gérer dans un but de développement local.









culturelle et éducative de l'itinérance récréative. Les termes *pratique, forme, mouvement, culture, phénomène* ou encore *errance, société, histoire, figure, scout, modernité* peuvent être cités à titre d'illustration de ces classes. Quant à *territoire, produit, randonnée et réseau*, ils en donnent une lecture en creux puisqu'ils sont significativement absents. Ceci ne tendrait-il pas à défendre l'intérêt d'une approche globale ou englobante de l'itinérance récréative ? C'est ce dont nous allons discuter.

### ***Pourquoi une approche globale : le millefeuille de l'itinérance récréative ou l'intérêt d'une figure post-moderne***

Si les définitions présentées précédemment sont utiles, voire indispensables, pour cerner l'itinérance récréative, elles occultent une partie des recoupements qui peut exister entre itinérance sociale, culturelle, politique et touristique. En effet, nombreux sont les indicateurs de cette mixité. Comme l'affiche ci-contre où on retrouve au sein d'un même événement des références à l'itinérance sociale (SDF, itinérances subies), à



l'itinérance culturelle (Tziganes, manouches), à l'itinérance politique (beat generation, nouvelles mobilités), à l'itinérance récréative (randonnée littéraire).

**Illustration 9 : Extrait d'événement, la mixité sociale, culturelle, politique et récréative de l'itinérance (Source : documentation personnelle)**

De même, ce texte sur l'itinérance sociale où les hébergements touristiques (camping, hôtel) sont utilisés, squattés par les personnes en situations précaires : « l'itinérance est généralement associée aux grands centres urbains, les régions ne sont désormais plus à l'abri de ce phénomène. Ces auteurs s'intéressent aux personnes qui ont recours à des formes précaires d'habitation dans une région du Québec : ressources d'hébergement, camping, ressources hôtelières, colocations contraintes, réduits ou garages. » (ROY ET HURTUBISE, 2007) Il atteste des résonances tant terminologiques que factuelles entre les deux acceptions. Comme le constatait HANTZ (2009) : « On peut lire pour l'itinérance [sociale] que "la question du logement est intimement associée au phénomène de l'itinérance", il en va de même pour l'itinérance récréative, comme le montre la présence d'un pôle spécifique aux hébergements au sein de la GTA. (...) Alors que dans l'itinérance sociale le défi est contraint et subi, l'itinérant récréatif recherche la simplicité d'un mode de vie où seuls les besoins élémentaires (manger, s'abriter) sont des contraintes en supprimant, de manière volontaire, les autres éléments. (...) En outre, la notion de durée est présente et difficile à déterminer dans les deux cas. »

Dans la lignée de cette mixité entre l'itinérance récréative et l'itinérance sociale, deux associations En Passant Par la Montagne<sup>70</sup> et Vent du large<sup>71</sup> utilisent deux supports récréatifs itinérants comme outil de réinsertion sociale. En Passant Par la Montagne s'appuie sur la randonnée en moyenne ou haute montagne, Vent du large sur la croisière en voilier. Comme l'explicitait Gireg Devernay lors des rencontres du Pradel de 2006, il s'agit « *de travailler sur l'itinérance dans le travail social, et en terrain de haute montagne. On répond à la demande de séjour de rupture en créant du lien. Donc (...), nous ne nous occupons pas du tout du côté loisir, on est vraiment sur l'utile. On travaille principalement avec des adolescents avec des problèmes d'intégration sociale, etc., sur un projet de 3 ou 4 semaines non stop. Ce que nous apporte l'itinérance, c'est la durée, pour que ces adolescents puissent quitter la casquette looser qu'ils ont depuis 18 ans, et puis petit à petit pour créer une relation entre les gens présents, car c'est quelque chose qu'ils n'ont pas connu avant, c'est-à-dire une relation stable. Ensuite c'est la continuité, car on reste en haute montagne, au pire en haut des vallées mais sans route ni voiture. Puis c'est l'ouverture culturelle dans ces projets d'itinérance puisqu'on passe des frontières, avec toutes les rencontres que cela entraîne (différence de langues). Finalement, avec l'intensité de l'itinérance et le changement de quotidien, on essaye de*

---

<sup>70</sup> Voir [www.montagne.org](http://www.montagne.org)

<sup>71</sup> Voir : [www.ventdularge.com/](http://www.ventdularge.com/)



*casser leurs repères physiques pour rendre nécessaire une relation forte entre les personnes. On essaye de casser ce dont ils ont l'habitude (cité, béton, ...) et cela les pousse à se raccrocher à d'autres choses, (...), c'est la relation entre les personnes. Enfin, l'intensité et les changements quotidiens entraînent des « rites quotidiens » qui peuvent nous paraître anodin : se préparer le matin, s'habiller, se lever, faire son sac. Mais ils paraissent pour eux au début extraordinaires car ils ne correspondent pas à la vie qu'ils mènent, pour devenir ordinaires par la suite. »* Il n'est sans doute pas anodin, voire un indicateur supplémentaire de cette mixité, que le situationnisme et « l'essor de ses idées soit "indissociables" de ce que l'on désignait sous le vocable de "contre-culture". Ainsi pour CHOLLET (2000) retrouver sur un même étalage des publications des situationnistes associés aux « ouvrages de Kerouac, Burroughs, Pélieu ou les *comics underground* américains ne relevait pas d'une incompréhension ou d'une tactique commerciale, mais nous rappelle que les aventures « hippies » et situationnistes se sont souvent *les attraits de la "route"*.

De manière symétrique, le pratiquant peut choisir l'itinérance récréative pour des raisons sociales (rupture conjugale, réorientation, etc.) ou militantes. On peut évoquer l'exemple de Nicolas Hulot à qui le figaro du 29 septembre 2011 a attribué la velléité de *larguer les amarres* en voilier avec femme et enfants pour se remettre de son échec aux primaires d'Europe Ecologie-Les Verts (même si cette information était peut-être de l'ordre de la rumeur). On peut citer aussi l'exemple de travailleurs français volontairement saisonniers, qui habitent dans leur camion souvent aménagé en véritable appartement pour profiter la moitié de l'année de la chaleur, des vagues, de la douceur climatique et de niveau de vie marocains (illustration n° 10). Et, d'autres comme Clément Wittmann partent faire le Tour de France à vélo non pas pour remporter la compétition du même nom mais pour récolter les 500 signatures nécessaires au dépôt d'une candidature à l'élection présidentielle 2012 pour y défendre les idées de la décroissance (cf. <http://clementwittmann2012.fr>).



**Illustration 10 : Travailleurs saisonniers en "vacances" au Maroc (Source : documentation personnelle)**

Après ce double tour d'horizon au sein même des pratiques récréatives et des acceptions sociale, culturelle et politique de cette notion, nous souhaitons défendre l'idée que l'itinérance récréative ne peut être réduite à des critères de durée, de nombre d'hébergements, de mode déplacement, d'itinéraire balisé ou non. Mais que la pertinence et l'intérêt de cet objet, l'itinérance récréative, résident bien dans la complexité de ce millefeuille à la fois horizontal (au sein des pratiques récréatives) et vertical (au sein des différentes acceptions de l'itinérance) (voir figure 10 : Le double millefeuille de l'itinérance récréative). En effet telle la pâtisserie du même nom, l'itinérance récréative est un tout formé de différentes couches superposées et identifiables.

Le millefeuille horizontal nous impose ou nous permet de ne pas réduire l'itinérance récréative à un produit touristique (dont le trekking au Népal ou autre séjour de randonnée lointaine en sont des exemples emblématiques) mais d'y associer les voyages itinérants tels que ceux portés par les cyclotouristes ou des surfeurs de vague (comme l'illustre le légendaire film *Endless summer*), ainsi que les pratiques de ceux qui ont choisi l'itinérance comme mode de vie — à l'image de Bernard Moitessier (1971) qui ne se sera jamais vraiment arrêté de tracer sa (longue) route en voilier ou

encore de Mike Horn (2001) qui continue à collectionner les kilomètres pour aller à la rencontre du monde.

Le millefeuille vertical nous fait dépasser l'itinérance récréative en tant que "simple" pratique de l'itinérance i.e. d'une pratique réduite à un déplacement physique pour y ajouter l'itinérance de la pratique, en tant qu'elle est porteuse de sens et de valeurs et d'un déplacement (ou dépassement) aussi spirituel, philosophique, politique, psychologique, etc. (JOURDAN et VIGNE, 1998). Et tout comme la mobilité, l'itinérance récréative ne peut être réduite à une pratique en mouvement, libre de tout rapport au lieu et au territoire. Bien évidemment ce parti pris impose, comme cela a déjà été démontré par les chercheurs canadiens du CRI mais aussi français du réseau Sportsnature.org (BERTHELOT, CORNELOUP, 2008), de conserver une définition floue et extensive de l'itinérance récréative. Ce qui va de pair avec une approche à la fois structurelle et individuelle de l'objet pour reprendre les mots des chercheurs canadiens ou en terme de flux et de pratique pour reprendre ceux usités dans le cadre de la mobilité (voir Tableau 1).

Notre approche de l'itinérance récréative se fera donc surtout en terme de valeurs et de représentation et non uniquement en termes de données chiffrées. Cette démarche inscrite dans ce que nous avons appelé une position intermédiaire face au débat sur la postmodernité en géographie (voir figure 3) permet de considérer l'itinérance récréative comme un marqueur, une figure de l'évolution du rapport à la mobilité et aux pratiques récréatives. La question qui se (re)pose à nous est alors la suivante : en quoi le rapport de l'itinérance récréative au lieu, à l'espace, au territoire fait-il écho aux questionnements des géographes face à la postmodernité territoriale ou encore au dépassement de l'opposition nomade/sédentaire ?

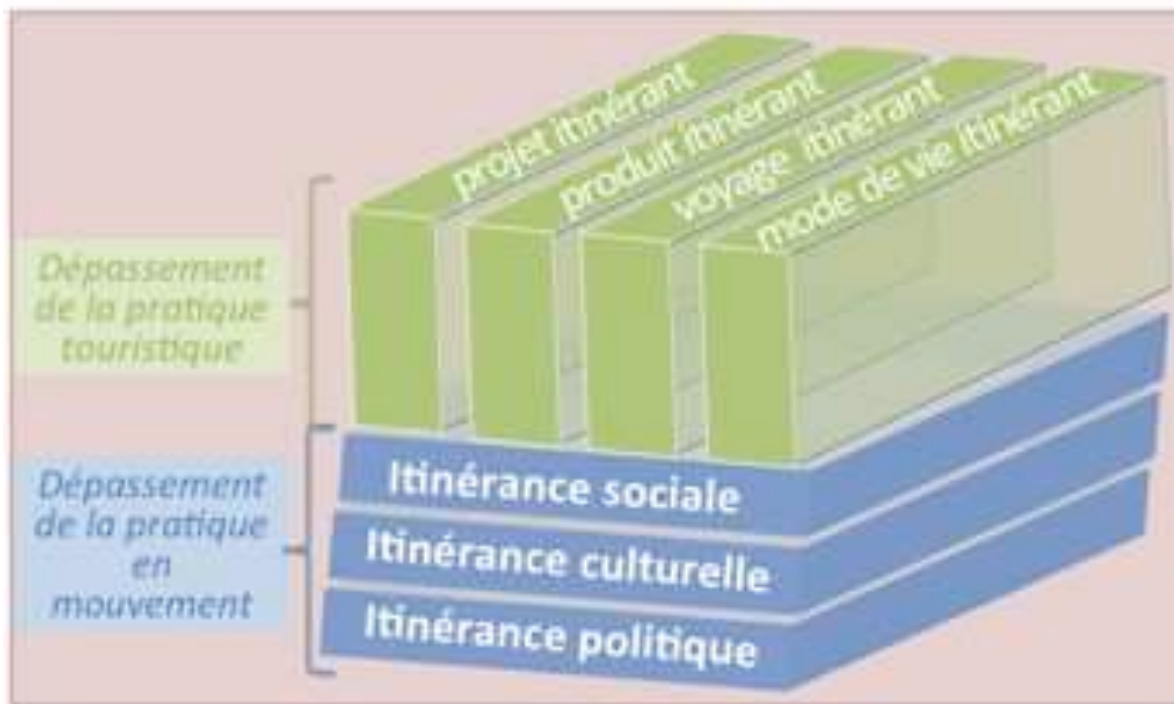


Figure 10: Le double millefeuille de l'itinérance récréative (BERTHELOT, 2012)

## 2. L'itinérance récréative et son rapport au lieu, à l'espace, au territoire

### 2.1. L'itinérance et le rapport au lieu : entre itinéraire et errance

Ici, nous reprendrons et interrogeons la proposition de Michel Mestre lors des rencontres du Pradel sur l'itinérance, qui est de considérer l'itinérance comme «un mot valise, c'est-à-dire un mot dans lequel il y a "itinéraire" et "errance". Et (...) puisque où il y a errance, *a priori*, il ne devrait pas y avoir itinéraire, en tout cas pas itinéraire balisé». En explorant tour à tour les deux extrémités de cette supposée dichotomie ("itinéraire" avec les exemples de la Route 66 et de Saint-Jacques-de-Compostelle et "errance" avec les exemples des grey nomad et de l'éloge de l'énergie vagabonde), nous nous demanderons si il ne s'agit pas d'un entre-deux, d'une expression dialogique<sup>72</sup>.

<sup>72</sup> « Le terme de dialogique veut dire que deux ou plusieurs logiques, deux principes sont unis sans que la dualité se perde dans cette unité », source <http://college-heraclite.ifrance.com/documents/definitions/dialogique.htm>

### 2.1.1. La Route 66 et Saint-Jacques-de-Compostelle, retour sur des itinéraires mythiques

**ITINÉRAIRE**<sup>73</sup> n. m. XIV<sup>e</sup> siècle, *ytineraire*. Emprunté du bas latin *itinerarium*, « itinéraire, carte de voyage », neutre substantivé de *itinerarius*, « de voyage, de route ».

1. Relevé indiquant les lieux par où l'on passe pour aller d'un pays à un autre, accompagné parfois de leur description et des impressions qu'ils ont laissées. *Un itinéraire fidèle, exact, curieux. Un lever d'itinéraire. L'« Itinéraire d'Antonin » contenait la liste des étapes situées sur les grandes routes de l'Empire romain et indiquait les distances qui les séparaient.*

2. Plus couramment aujourd'hui. Voie, route suivie ou à suivre pour se rendre d'un lieu à un autre. *Indiquer, tracer un itinéraire. Fixer, choisir, modifier son itinéraire. Cet itinéraire est plus sûr, plus rapide. Itinéraire pédestre. Itinéraire touristique, qui conduit en divers sites touristiques. Itinéraire gastronomique.*

Nous avons évoqué précédemment certaines pratiques itinérantes pour montrer les arrangements que ces pratiques proposent au regard des pratiques touristiques classiques. Pour déconstruire l'extrémité « itinéraire » de la supposée dichotomie itinéraire-errance, nous prendrons les exemples d'itinéraires ayant une épaisseur mythique et culturelle importante. Pour l'un (la Route 66), le mythe est culturel et pour l'autre (les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle), il est religieux. Ces deux exemples proposent des itinéraires clairement identifiés symboliquement mais aussi par un marquage physique et géographique (l'asphalte, le sentier, la signalétique). Dans l'un comme l'autre des cas, il existe un itinéraire historiquement constitué et tout pratiquant peut être averti de son « hors-sentier ». Dans ce contexte, quelles sont d'une part les motivations identifiées, les sentiments retenus de cette expérience vécue, et, d'autre part, les représentations et valeurs autour des ces itinéraires ?

Les résultats mobilisés s'appuient sur des études basées sur des retours d'expériences de groupes de pratiquants (provenant soit d'observation directe soit d'entretiens). Ces derniers n'ont pas acheté une « prestation touristique » de la Route 66 ou des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, ce qui place ces expériences non pas dans le champ stricto sensu de la consommation touristique mais bien dans celui d'une expérience récréative vécue telle que précédemment définie dans notre cadrage théorique.

---

<sup>73</sup>Source : <http://www.academie-francaise.fr/dictionnaire/>

### ***Exemple de la Road 66, le rapport à la nostalgie et au mythe***

Une étude sociologique approfondie de l'expérience de 9 touristes explorant le mythe de la Route 66 (KELLEE C. & ALMEIDA SANTOS C., 2007) en identifie les motivations initiales et les sentiments résultants. Aujourd'hui « malgré la détérioration de certaines portions de la route, elle reçoit des centaines de touristes du monde entier par an » (KELLEE C. & ALMEIDA SANTOS C., *op. cit.*). Des services « mom-and-pop » : motels et restaurant, musée, boutique souvenirs, ville fantômes, et autres curiosités se sont développés et contribuent à « l'existence touristique » du mythe historique. Cinq motivations ont été identifiées par les auteurs concernés pour vivre l'« expérience de la Route 66 » : *Approfondir une dimension historique, Conduire pour le plaisir, Visiter et traverser des sites uniques, Rencontrer et échanger, Entreprendre une Odyssée.*

Par *Approfondir une dimension historique*, il est entendu que les participants expriment leur intérêt pour l'histoire comme facteur de motivation. Elle recoupe ainsi le choix fait dans certaines brochures de mettre en avant la Route 66 comme moyen de comprendre plusieurs aspects de l'histoire américaine (dont l'évolution de styles d'architecture vernaculaire, les migrations, « West Ward »). Cette première motivation nous semble plus relever d'une motivation classique ou plutôt générique d'une pratique que l'on pourrait qualifier de tourisme culturel. Mais les suivantes nous permettent cerner plus en détail certaines spécificités des pratiques itinérantes.

En effet, l'hybridation entre pratique professionnelle et pratique individuelle se retrouve dans la description de plusieurs motivations. Pour affiner la motivation *Visiter et traverser des sites uniques*, KELLEE et ALMEIDA SANTOS précisent que contrairement aux idées reçues et parce que ce sont l'unicité et l'individualité qui sont aussi recherchées sur la Route 66, les chaînes de restaurants et motels sont évitées pour préférer les « entreprises locales uniques »<sup>74</sup>. Les Européens de l'étude notent d'ailleurs qu'ils trouvent sur la Route ce qui a été perdu par les autres destinations américaines devenues génériques et commerciales. Ainsi, l'étude établit deux types de filières des services annexes : ceux labellisés impliquant une certaine uniformité de design et de service et communiquant sur la fiabilité et la qualité, les autres qui n'ont pas de labels pour les supporter et se basent sur la créativité et l'unicité pour attirer les clients. Dans la même lignée, sous le terme générique *Rencontrer et échanger*, l'étude

---

<sup>74</sup> Le terme anglais utilisé dans le texte étant « unique local businesses ».

considère les rencontres faites le long de la route et qui donnent du sens au voyage. Ainsi, les rencontres spontanées, non-standardisées, et n'ayant pas impliqué un échange financier sont les expériences les plus retenues et racontées. L'important pour les participants est d'avoir fait des rencontres sincères et ouvertes et non reliées à des questions et désirs financiers i.e. à une activité touristique commerciale. De plus, étonnamment, les mésaventures rencontrées le long de la Route semblent être considérées par les participants de l'étude comme faisant partie du charme de cette expérience.

Les deux motivations restantes, *Conduire pour le plaisir* et *Entreprendre une Odyssée* nous renseignent davantage sur les spécificités du rapport au cheminement dans l'itinérance récréative. *Conduire pour le plaisir* désigne le fait qu'une expérience sur la Route 66 n'est pas la route elle-même mais les éléments qui l'entourent. Ainsi, pour les personnes interviewées, une grande partie du charme de la Route 66 est due au large assortiment d'attractions « fascinantes et amusantes »<sup>75</sup>. Et notamment la visite des "grands" sites naturels tels que le Grand Canyon. Même si les participants ne sont pas « dupes » et distinguent les attractions historiquement existantes de celles créées uniquement pour le divertissement des touristes, on trouve à notre sens au sein de cette motivation un des entre-deux possibles de l'itinérance, celui entre « parcourir l'itinéraire en son entier comme objectif » et « parcourir l'itinéraire comme prétexte à la découverte ». L'item *Conduire pour le plaisir* regroupe l'idée que, contrairement aux autoroutes modernes, pensées pour aller au plus vite et au plus court, qui impliquent une certaine monotonie de la conduite, la Route 66 représente une opportunité pour les touristes de vivre les paysages de manière « intime et d'inclure leur corps dans cette expérience de la Route »<sup>76</sup>. Pour la plupart, conduire dans de telles conditions semble être une caractéristique centrale de leur *trip*. Cela illustre bien à notre sens l'idée qu'au cours d'une pratique itinérante, il existe un entre-deux entre « Faire, Boucler l'itinéraire » et « errer sur la route, le chemin ». Autrement dit, et pour reprendre les termes de DUBOIS & CERON (2006) ou encore CHRISTIN (2008), on retrouve une caractéristique oubliée dans le tourisme de villégiature et paradoxalement par la société mobile, celui du plaisir du cheminement contrairement

---

<sup>75</sup> Traduction personnelle de « amazing and amusing ».

<sup>76</sup> Les termes anglais initiaux étant « experience the landscape in a more intimate way and to involve their bodies more fully in the driving experience. utilisés dans le texte original. »

à la recherche de l'arrivée à destination le plus rapidement et confortablement possible. Ici, la destination est le cheminement ou le cheminement est destination.

Après le tour d'horizon des motivations, nous aimerions revenir sur 2 des 4 items décrits dans l'étude pour définir les expériences vécues et sentiments retenus : celui du mélange entre challenge et d'épanouissement personnel<sup>77</sup> et celui d'une volonté d'être des constructeurs actifs de leur expérience<sup>78</sup>. En effet, selon KELLEE et ALMEIDA SANTOS, ce n'est ni la familiarité ni la quotidienneté qui sont recherchées le long de la Route 66 mais la recherche et la confrontation au challenge et la réalisation ou l'épanouissement personnel. Voyager sur la route est pensé comme un moyen de laisser derrière soi sa vie ordinaire et de défier une variété de problèmes intra-personnels, interpersonnels et sociétaux. Même s'il s'agit d'une pratique motorisée et non solitaire, cela fait écho à une valeur de la marche à pied mise en exergue par GROS (2009), celle de la solitude régénératrice, permettant un "examen méticuleux" de soi-même<sup>79</sup>. Ainsi, nous proposons d'étendre cette caractéristique, au départ proposée pour la marche, à l'ensemble des pratiques qui s'inscrivent dans une durée relativement longue et dans un déplacement, c'est-à-dire les pratiques récréatives itinérantes.

Selon KELLEE et ALMEIDA SANTOS, les pratiquants de la Route 66 se révèlent des constructeurs actifs de leur propre expérience. Ils ne sont pas des récepteurs passifs d'information qui ont été formatés par des « site managers » pour correspondre parfaitement à leurs attentes. Pour la plupart d'entre eux, réaliser ce voyage est devenu une partie de leur identité parce que cela représente un challenge qu'ils ont dépassé ou parce qu'il s'agit d'un tournant majeur de leur vie. Ainsi, cela va à l'encontre d'une vision des touristes comme des consommateurs passifs et sans réflexion (« mindless »). Face à ces caractéristiques, nous pourrions parler d'« acteur-pratiquant » ou de « pratiquant-acteur » de la Route 66. Autrement dit, l'existence d'un itinéraire physique n'impose pas une pratique passivement linéaire, elle peut "simplement" - jusqu'à un certain point- offrir une ligne de fuite (DELEUZE, GUATTARI, 1980).

---

<sup>77</sup> « It was the change of my Life » dans le texte initial.

<sup>78</sup> « Taking the Trip is My Story » dans le texte initial. Et, Les deux autres étant *Des préoccupations centrées sur le présent* (« We don't Just Go For History ») et *Pas de perception déformée de l'histoire* (« No Rose-Colored Windshield »).

<sup>79</sup> Cette acception de la marche à pied est aussi traitée dans l'ouvrage « marcher, méditer » de JOURDAN et VIGNE.



De cette étude, on retiendra que La Route 66 est avant tout pensée par les pratiquants interrogés comme une expérience à vivre et non un produit à acheter. Ces itinérants de la Route 66 sont donc à la recherche d'une expérience unique et atypique et non pas aseptisée et standardisée. Pour eux, la vraie valeur ajoutée de cet itinéraire semble être d'avoir gardé une possibilité d'échanges informels et non-marchands. Et ils entretiennent un rapport particulier au déplacement qui n'est pas ici une contrainte mais bien au contraire un plaisir recherché. Enfin l'itinéraire sur lequel ils se déplacent, loin d'imposer une pratique passive en réduisant le "trip" en une ligne à suivre et à ne pas quitter, sert d'appui pour être « acteur-pratiquant » ou « pratiquant-acteur » de la Route 66.

### ***Les Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, profils des pratiquants et rapport à l'itinéraire***

Le phénomène de pèlerinage menant vers Saint-Jacques-de-Compostelle semble depuis une dizaine d'année prendre de l'ampleur<sup>80</sup>. La qualification par l'Europe des chemins d'« itinéraire Culturel du Conseil de l'Europe », et leur classification par l'UNESCO en tant que Patrimoine Mondial de l'Humanité sont sans doute révélatrices de cette dynamique. Au-delà d'une dynamique constatée en termes de fréquentation, que peut nous apporter une étude qualitative (Qappa – BVA, 2003) sur les représentations et valeurs attribuées à l'itinéraire, ainsi que la typologie de pratiquants et leurs attentes ? D'après les 29 entretiens qualitatifs avec un psychosociologue et 22 entretiens informels auprès des pratiquants, le « Chemin de Compostelle » est, sans contexte, installé sur un territoire imaginaire fort dont les piliers « fondamentaux » sont « le chemin authentique » (mythe et histoire) et « le chemin sacré » (religion et spiritualité). A ces représentations spécifiques s'ajoutent des représentations qui « sous entendent un imaginaire de la marche et de la relation à la nature » (Qappa – BVA, 2003) et qui recoupent certaines représentations déjà évoquées pour la Route 66. En effet, l'étude établit différents « niveaux fonctionnels du chemin », le chemin comme « support d'activité » où les pratiquants parlent d'« expérience de vie », « l'appréhension symbolique du chemin » qui est dans ce cas considéré comme un « parcours initiatique », et enfin « la démarche psychologique qui pousse vers la

---

<sup>80</sup> Le volume annuel de cheminants a été estimé en 2003 à 32 600 suivant l'hypothèse basse et 37300 suivant l'hypothèse haute pour la période de juin à septembre.

découverte ».

Concernant la typologie des pratiquants, l'étude identifie quatre pôles : *découverte*, *recherche du sens*, *aventure* et *recherche identitaire*, et selon qu'ils appartiennent à l'un ou l'autre de ces groupes, les cheminants expriment différentes motivations (cf. encart ci-après).

**Typologie des cheminants de Saint-Jacques-de-Compostelle  
(d'après Qappa – BVA, 2003)**

**Le Pôle Découverte :**

**Les randonneurs touristes (26%) :** Ils sont majoritaires. Ils affichent une préoccupation patrimoniale et touristique. Ils ont à la fois une approche cognitive et une approche émotionnelle (plaisir des sens). Ils désirent voir les lieux, connaître l'architecture et la gastronomie. Ils choisissent l'hôtel ou les gîtes. Ils sont les seuls à sortir du « Chemin » pour effectuer des visites.

**Le pôle Recherche de Sens :**

**Les pèlerins « mystiques » (24%) :** ils sont davantage dans l'optique du pèlerinage. Leur quête spirituelle s'identifie à une recherche de sens qui s'appuie sur des contenus symboliques du « Chemin ». Les cheminants cherchent à revivre l'histoire des Pèlerins en mettant leurs pas dans ceux de ceux qui les ont précédés. On observe, dans ce groupe, une sur-représentation des publics jeunes et étrangers.

**Les Pèlerins métaphysiques (10%) :** ils souhaitent, par le biais du « Chemin », se retrouver seuls, se mettre à l'épreuve et veulent, sous la forme d'un pèlerinage, donner un sens à leur vie. Ils cherchent à entrer en contact avec l'au-delà sans l'intermédiaire de Dieu. Cette recherche spirituelle repose sur le détachement de l'aspect matériel de l'existence. C'est un acte de résistance. Il s'agit d'un groupe émergent de nouveaux pèlerins qui cheminent seuls et pour une durée assez longue.

**Le pôle Aventure :**

**Les randonneurs sportifs (21%) :** Leur motivation principale est de se mettre à l'épreuve. Ils perçoivent le Chemin de Compostelle avant tout comme une randonnée, une exploration. Ils éprouvent une volonté de communier avec la nature tout en pratiquant la randonnée avec une idée de défi et d'épreuve physique. Le Chemin de Compostelle est considéré comme un chemin unique d'envergure sportive mais également un chemin épique. Les cheminants sont en général jeunes (moins de 45 ans) et circulent à pied, à vélo, à cheval.

**Le pôle recherche identitaire**

**Les Pèlerins traditionalistes (19%) :** Ils considèrent le Chemin de Compostelle comme un pèlerinage, une quête religieuse. Ils éprouvent du plaisir à rencontrer d'autres personnes, à partager leurs sentiments. La recherche d'identité passe par la dimension religieuse et par la rencontre sociale du chemin et des autres. On assiste à la fois à une quête religieuse et à une démarche complètement humaine de rencontre avec les autres et de convivialité. Ce sont en général des habitués du « Chemin » qui détiennent la « créanciale » (délivrée par le clergé). Ils possèdent le budget le plus faible (15 € par jour) et recherchent les hébergements les moins chers. C'est dans ce groupe qu'on observe une forte proportion de voyages organisés par des structures religieuses

En s'attardant de manière plus détaillée sur les facteurs déclencheurs et les raisons du cheminement des *randonneurs touristes* et des *randonneurs sportifs* (cf. tableau 8) qui peuvent être considérés comme représentatifs d'une pratique plus « générique », certains éléments semblent instructifs pour comprendre l'itinérance récréative dans son ensemble. En effet contrairement aux *pèlerins (mystiques, métaphysiques, traditionalistes)*, l'existence d'« itinéraires balisés, organisés » apparaît comme un des facteurs déclencheurs de la présence des *randonneurs (sportifs, touristes)* sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle. A ces résultats nous ajoutons volontiers ceux des raisons du cheminement où l'item « pratiquer la randonnée sur des chemins (reconnus) » apparaît uniquement pour ces deux types de pratiquants (et non pour les *pèlerins*). Ainsi, contrairement aux *pèlerins*, pour ces cheminant, l'existence d'une dimension mystique et religieuse n'est pas suffisante, c'est bien sa mise en tourisme (i.e. mise en place d'une signalétique, d'un réseau d'hébergement, etc.) qui permet leur présence sur ces chemins. Cependant, une distinction importante est à apporter entre ces deux types de pratiquants et leur rapport à l'itinéraire. L'étude précise que les *randonneurs-touristes* sont « les seuls à sortir du « Chemin » pour effectuer des visites » ; ce constat va de pair avec leur besoin de mise en scène du « patrimoine jacquaire et son histoire ». Ici, tout comme pour la Route 66, les fondamentaux de la marche ou plutôt du cheminement ne constituent pas les raisons fondamentales de cette pratique récréative mais bien "simplement", un moyen, « une façon originale de visiter une région ». Dans ce cas et dans ce cas seulement, l'itinéraire n'est aucunement une ligne droite ou plutôt un tunnel duquel il ne faut pas sortir, il est bien ici un prétexte, un repère autour duquel, il est possible et souhaité de zig-zaguer. Contrairement aux *randonneurs-sportifs* pour qui l'itinéraire doit être suivi pour mener à bien son « challenge (sportif) », et aux *pèlerins* pour lesquels l'itinéraire doit être respecté pour être en accord avec sa dimension symbolique et spirituelle.

Les randonneurs sportifs	Les randonneurs touristes
Les facteurs déclencheurs	
Intérêt suscité par des lectures...; défi personnel ; itinéraires balisés, organisés	Sollicitation d'un proche ; opportunité qui s'est présentée ; itinéraires balisés, organisés
Les raisons du cheminement	
Pratiquer la randonnée sur des chemins (reconnus...) ; la marche, l'itinérance ; la communion avec la nature, être en harmonie ; le challenge (sportif)	Pratiquer la randonnée sur des chemins (reconnus...) ; l'intérêt pour le patrimoine jacquaire et son histoire ; une façon originale de visiter une région

Tableau 8 : Facteurs déclencheurs et raisons du cheminement des randonneurs de Saint-Jacques-de-Compostelle (BERTHELOT, 2012 d'après Qappa - BVA, 2003)

Ce que nous souhaitons retenir de ces deux études, même si l'une est une itinérance motorisée (la Route 66) et l'autre pédestre (les Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle), ces itinéraires sont le support de pratiques reflétant un rapport particulier au cheminement, au déplacement. Ce dernier étant considéré comme un plaisir à vivre et non comme une contrainte à réduire (en terme de coût et de temps). De plus, certains des fondamentaux de la marche proposés par GROS (source d'inspiration et d'énergie, d'ouverture, productrice d'éternité, de solitude régénératrice et de retour la sobriété) se retrouve dans les récits d'expérience, dans les facteurs déclenchants et les raisons du cheminement évoqués par les pratiquants de ces deux itinéraires. Ce qui nous laisse penser que ces derniers sont liés non pas simplement à la marche à pied mais à l'ensemble des pratiques itinérantes. D'un point vu théorique, nous rejoignons MIAUX (2007) qui souligne l'importance de la notion d'itinéraire qui « donne à la fois une dimension existentielle mais aussi spatiale à l'expérience du sujet. Tout ceci donne un sens à l'expérience du mouvement. »

D'autre part, bien qu'un itinéraire symbolique et géographique (physique) soit présent aussi bien pour la Route 66 que sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, ces études mettent en exergue tout un panel de rapports à celui-ci allant de la ligne droite à aux zigs-zags en passant par la ligne de fuite. Comme le propose MIAUX (2007), nous retiendrons que la motivation (ou l'intentionnalité) conditionne le rapport à l'itinéraire et aux lieux traversés. Ainsi, « les croyants et sportifs évoluent sur un itinéraire reliant départ-arrivée, donc un "lieu linéaire". Seuls les éléments relatifs au religieux pour le croyant et à la topographie pour le sportif motivent la progression sur l'itinéraire. (...) Pour ceux qui au contraire n'ont aucune attente, autre que de faire le bilan de leur vie, l'itinéraire est beaucoup plus ouvert à la fois aux autres et aux lieux traversés. Ils s'intéressent, s'attardent sur la moindre chose. En même temps qu'ils se retrouvent, s'opère une ouverture au monde. L'itinéraire est alors un moyen de rencontre entre les individus et les lieux. » (MIAUX, *op. cit.*), En écho à ces résultats, l'expérience vécue par des proches lors de l'été 2010 nous semble significative. Etant partis en famille sur les voies vertes de Bretagne pour découvrir le nord de la Bretagne "autrement", ils ont rapidement changé d'itinéraire au profit des Véloroutes. Les Voies Vertes « sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. (...) Elles sont aménagées sur des voies ferrées désaffectées, des chemins de halage, des allées forestières, des chemins d'exploitations... » alors que les Véloroutes « sont des

itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent différents types de voies à faible trafic automobile et autant que possible des voies vertes.» (source : <http://www.randobreizh.org>) Les seconds itinéraires ont largement été préférés aux premiers car jugés comme beaucoup moins monotones et donnant plus à voir sur les lieux traversés. Désormais, la question symétrique peut être posée : est-il envisageable de respecter un tracé, un parcours alors que l'itinéraire géographique n'existe pas ? Autrement dit, l'errance récréative rime-t-elle nécessairement avec l'absence d'itinéraire (physique ou symbolique) ?

### 2.1.2. Des récits d'errances récréatives révélateurs de nouvelles frontières

D'après <http://www.academie-francaise.fr/dictionnaire/>:

**ERRANCE n. f.** XIe siècle. Dérivé de l'ancien verbe errer (voir Errant), sous l'influence d'errer. Litt. Action d'aller çà et là sans s'établir nulle part. La longue errance d'Ulysse en Méditerranée.

**ERRER v. intr.** XIIe siècle, issu du latin errare, « aller à l'aventure », d'où « faire fausse route, se tromper ». 1. Aller au hasard, marcher à l'aventure, sans but précis. Les touristes, désœuvrés, errent dans la ville. Errer par la campagne. Errer parmi les bois.

Pour déconstruire la seconde extrémité de la supposée dichotomie itinéraire-errance, nous prendrons des exemples de pratiques ne s'appuyant pas sur l'existence d'itinéraire physique et répertorié. L'exemple d'une pratique motorisée des *Grey Nomad* et d'une pratique non-motorisée de Sylvain Tesson, nous serviront à savoir si cette absence d'aménagement rime nécessairement avec errance. Dans l'un comme l'autre des cas, l'absence de balisage officiel ne permet pas aux itinérants de suivre un itinéraire à la trace, ces derniers vont-ils pour autant *au hasard, sans doute précis* ?

### ***Le big trip des retraités australiens, entre aventure individuelle et voyage de "groupe"***

VACHER (2012) considère que *les itinérances touristiques des retraités australiens* « illustrent à travers leurs temporalités, leur relation décalée au travail et leur rapport particulier aux lieux, une dimension qui nous oblige à revoir les limites, les contours de ce que l'on appelle le tourisme. » Si ce constat nous conforte dans l'idée que l'itinérance récréative est une figure post-moderne (proposant des flous dans le cadre "établi" des définitions du tourisme), il nous pousse à aller plus loin dans l'analyse des flous proposés par ces pratiques et à se poser notamment la question suivante : *comment les itinérances récréatives des retraités australiens nous interrogent sur le rapport à l'itinéraire* (dans une pratique pourtant a priori "libre et non organisée") ? Le but n'étant pas de proposer une étude approfondie du *big trip* des retraités australiens, nous relèverons dans les propositions de VACHER (2012) les indices qui tendent à prouver les continuités, hybridations entre itinéraire-errance tant du côté de la description structurelle du phénomène que celui de ses modalités de pratique.

Contrairement aux exemples précédents (Saint-Jacques-de-Compostelle, Route66), il n'existe pas, ici, d'itinéraire balisé, des étapes prédéterminées, le *big trip* pourrait donc de manière rapide être apparenté à l'« action d'aller çà et là sans s'établir nulle part » pour reprendre une définition de l'errance proposée par l'Académie française. Cependant, en lisant l'analyse de VACHER (*op. cit.*), on apprend que l'apparition de cette « nouvelle forme de voyage touristique » a été permise avec l'achèvement (fin des années 1980) du goudronnage de la Nationale 1, route de ceinture de l'Australie. Le *big trip* peut être considéré comme étant une opportunité offerte aux retraités australiens d'hiverner autrement qu'en rejoignant « un petit monde d'habitudes que l'on invente dans un camping où l'on retrouve son emplacement, ses voisins de camping, ses coins de pêche, mais de faire, avec sa caravane, le tour du pays. » Mais loin d'être un monde sans habitudes, des caractéristiques récurrentes, voire structurelles, peuvent être proposées. Premièrement, la corrélation entre l'existence physique de la route (fin du goudronnage) et apparition du phénomène (fréquentation de la route par les *grey nomads*) peut, voire doit, être interprétée non pas uniquement comme une solution technique proposées aux *grey nomads* (ces derniers ayant majoritairement un 4x4) mais aussi comme la formalisation d'un itinéraire possible, visible et cartographié. C'est donc l'existence d'un chemin à suivre qui a offert aux retraités australiens

l'opportunité de transformer ce qui était un voyage pour accéder à un lieu d'hivernage, en un voyage sur la route comme but en soi.

Deuxièmement, l'existence d'une temporalité et d'un sens de circulation "à respecter" viennent renforcer l'impression d'hybridations entre itinéraire-errance dans ce phénomène récréatif. En effet pour VACHER, « le voyage s'inscrit dans une logique saisonnière expliquée par des sites Internet spécialisés ou dans des ouvrages souvent publiés à compte d'auteur (...). Il est conseillé de profiter de l'été austral pour parcourir le sud du pays, et de monter vers le Tropique du Capricorne en hiver (saison sèche). » Et si, bien évidemment, il n'y a aucun sens de circulation réellement imposé, « les enquêtes menées par le département du tourisme d'Australie Occidentale montrent qu'une majorité de voyageurs tourne dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. »

Un troisième constat peut être ajouté à la balance des hybridations, l'existence de lieux "jalons". Ces derniers sont abordés par VACHER, soit parce qu'ils "profitent" économiquement du phénomène<sup>81</sup>, soit parce qu'ils ont été "créés" par l'existence même du phénomène. Dans le premier cas, VACHER précise que « toutes les petites stations de l'Australie périphérique qui servent actuellement de jalons au *big trip* devraient continuer à connaître une fréquentation et un développement liés aux *grey nomads* », dans le second, il nous apprend que « la plupart des hauts lieux du *big trip* d'Australie occidentale ont (...) été classés en espaces naturels protégés depuis les années 1980 grâce à leur invention (dans le sens de découverte et validation) par le regard des touristes nationaux ». Ainsi, loin d'« aller au hasard » (cf. définition de l'académie précédemment citée), les *grey nomads* peuvent "appuyer" leurs itinérances récréatives sur des caractéristiques « structurelles » : l'existence d'un itinéraire à suivre non pas du fait de son balisage mais formalisé par l'existence d'une route goudronnée, la prédominance d'une temporalité et d'un sens de circulation sans que celle-ci soit imposée par une organisation quelle qu'elle soit (tour-opérateur, agence de voyage, topoguide, etc.), la présence de lieu "jalon" ou lieu "repère" sans qu'ils soient officialisés, référencés ou labellisés comme lieu-étape.

---

<sup>81</sup> En effet, dans son texte VACHER précise qu'« avec l'arrivée à l'âge de la retraite de la génération du baby boom australien (1946-1961), l'*Australian Bureau of Statistics* prévoit une augmentation des mobilités liées aux personnes âgées. Aussi, toutes les petites stations de l'Australie périphérique qui servent actuellement de jalons au *big trip* devraient continuer à connaître une fréquentation et un développement liés aux *grey nomads*. »

Du côté des pratiquants et non plus des attributs structurels de la pratique, cette hybridation peut aussi être constatée dans leur rapport à l'aventure et à la découverte. En effet, VACHER considère (en reprenant notamment une étude d'ONYX et LEONARD (2005)) que « la « liberté » est un des notions les plus importantes de ce type de voyage ». On peut lui associer celle de rupture, « rupture avec un temps où la vie était (est toujours) trop organisée » mais aussi celle de rite de passage en ce sens où ce voyage « est une manière de (se) prouver qu'à l'articulation de sa vie professionnelle et de la vieillesse on peut encore faire des choses formidables. (...) Certains auteurs parlent de la dimension ulysséenne de ces pratiques qui implique l'affirmation d'une dimension active et la prise de contrôle positive de sa vie. »

Mais parallèlement à ces revendications et ces ressentis de *grey nomads "libres"*, nous constatons que « la recherche du confort est (...) très importante ». Celle-ci passe notamment par « la notion d'équipement [pouvant] devenir tout à fait surréaliste » et dont, voici, en quelque sorte une liste à la Prévert : le 4X4, l'air conditionné, le groupe électrogène, les panneaux solaires, la parabole et des "compléments" possibles comme un petit bateau, une moto ou un scooter. A cela s'ajoute le fait que la généralisation des cartes bancaires, la téléphonie mobile, les téléphones satellites sont considérés par VACHER (*op. cit.*) comme autant de facteurs facilitateurs de l'existence du *big trip* au même titre que l'achèvement du goudronnage de la Nationale 1. Comme nous l'avons proposé dans le (Tableau 6), alors même que la dimension de découverte est jugée et ressenties comme essentielle, nous sommes loin, ici, d'une aventure liée à mythe de la *terra incognita* mais bien dans celle d'une itinérance qui serait maîtrisée et sécurisée à minima.

Un indicateur supplémentaire de ce besoin de familiarité se retrouve par leur forte présence « sur Internet avec la mise en ligne de carnets de voyage détaillant itinéraire, budget et autres détails pratiques. » Même si la présence des *grey nomad* sur ces sites est inversement proportionnelle à leur fréquentation des lieux d'étapes contrairement à celle de jeunes *backpackers* internationaux ou des familles en année sabbatique.

De plus, « faute d'être rapidement identifiés par les acteurs du tourisme marchand, (...) les *grey nomads*, [sont susceptibles] de s'autoproclamer comme « groupe » (par le biais de site Internet entre autres) avant d'être reconnus par les autres acteurs du système touristique, entre autres les acteurs marchands. » Cette revendication passe aussi par un fonctionnement



en "tribu" (MAFFESOLI, 1988) qui induit quelque part l'exclusion des locaux du cercle de sociabilité. En effet, « pouvoir rencontrer et échanger avec des gens qui partagent un projet proche est important. Les rencontres avec les locaux sont plus distancées et relèvent plus de l'observation, de la découverte. » (VACHER, *op. cit.*) Mais paradoxalement, « il n'y a rien de choquant à ce qu'un habitant installé depuis quelques mois [puisse] apparaître comme ayant une relation durable au lieu et une connaissance remarquée de celui-ci. Il existe donc une porosité entre le monde de ceux qui passent et de ceux qui restent (...). »

Ainsi, loin de rouler vers l'aventure de manière désordonnée, les *grey nomads* s'entourent de certaines garanties (sur-équipement, compilation d'informations pratiques) et d'une certaine protection (fonctionnement de tribu et observation distante des locaux) pour se lancer dans leur *big trip*. A ce titre la reprise du terme "big trip" par les jeunes backpackers nous paraît significative de l'hybridation de la dialectique itinéraire-errance proposée par les *grey nomads*. Car contrairement au *drifter* qui a un comportement pouvant s'apparenter à l'errance (COHEN, 2004), celui du backpacker s'apparente à celui des *grey nomads* à savoir la non recherche de rupture avec la société, le cheminement vers des points de repère à pas manquer, un fonctionnement au sein de « familiar "environmental bubble" ». Et, qu'ils soient *grey nomads* ou *backpackers*, leur big trip est pour chacun d'entre eux « une pratique qui permet d'augmenter son prestige social » (VACHER, *op cit.*).

### ***L'éloge de l'énergie vagabonde entre itinéraire spirituel et géographique***

Est-ce la pratique motorisée qui impose de suivre un chemin tracé ? C'est dans le récit de Sylvain Tesson décrivant sa traversée réalisée en 2006 à pied et à vélo de la mer Aral à la mer Caspienne (cf. illustration 11), que nous chercherons des éléments de réponse. Sylvain Tesson est un écrivain-voyageur ayant effectué de nombreuses expéditions<sup>82</sup>. Il a le profil parfait de celui qui peut *marcher à l'aventure* mais loin de vouloir discuter, ici, de son palmarès et de ce qui pourrait en constituer ou non une performance, nous irons puiser dans son récit *Eloge de l'énergie vagabonde* les différents éléments faisant référence à son rapport à l'errance et l'itinéraire et qui attestent d'un certain continuum entre les deux expressions.

---

<sup>82</sup> A ce titre, il est membre d'honneur de l'INREES (Institut de recherche sur les expériences extraordinaires), administrateur de la Guilde européenne du raid et du comité directeur de la Société des explorateurs français.



Illustration 11 : Carte du parcours réalisé par S. Tesson (source : TESSON, 2006)

Afin de consacrer son « avancée solitaire à réfléchir au mystère de l'énergie », Sylvain Tesson, comme à son habitude n'a pas suivi un itinéraire balisé et répertorié, quoique... Il a construit son projet autour de deux critères principaux : celui d'une propulsion non motorisée à pied ou vélo, peu importe, du moment que cela soit *loyalement* et celui de relier « trois mers, abattant le même trajet que celui d'une larme d'or noir de la haute Asie convoyée à travers steppes et monts ». D'ores est déjà, nous voyons qu'il ne s'agit pas d'une errance sans but, mais pour autant ce *fil d'Ariane* que constitue la présence de l'oléoduc, rime-t-elle avec prétexte symbolique et spirituel ou itinéraire physique à "respecter" ?

Si nous pouvons répondre positivement à la première assertion en ce sens où TESSON (2006) considère que « pétrole et force vitale procèdent du même principe : l'être humain recèle un gisement d'énergie que des forages propices peuvent faire jaillir. » Mais aussi parce que le pétrole serait « le sang de la modernité », voyager dans la steppe le long des oléoducs n'équivaut donc pas à être « aux confins du monde mais on est au cœur » et en « défilant à la vitesse de [son] effort, [on a sous les yeux] le spectacle de la modernité pénétrant le vieux monde. » A travers ces quelques lignes, TESSON nous dépeint l'oléoduc comme un symbole de la modernité et le suivre lui permet de se plonger au cœur de sa réflexion sur les enjeux contemporains et plus particulièrement ceux énergétiques. Mais l'oléoduc ne joue pas seulement un rôle de *fil d'Ariane symbolique*, il constitue véritablement un itinéraire physique, géographique à ne pas quitter ou au pire de quelques kilomètres. En effet, alors que « les kilomètres

abattus sont le plus grand trésor qu'un homme [puisse] amasser », faire un détour de quinze kilomètres pour traverser le village de Xanlar est considéré comme « considérable pour un cycliste avare d'effort ». Cette réflexion sur une nécessaire économie des kilomètres est d'autant plus paradoxale que parallèlement TESSON se refuse à économiser tout kilomètre pédalé comme l'atteste ces anecdotes :

*« Parfois des camionneurs me proposent de charger mon vélo dans leur remorque. Ils ne comprennent pas pourquoi je m'obstine ; difficile de faire entendre le plaisir à s'épuiser et que la perspective d'en finir vaut largement la peine (...) endurée. »*

- « Kilomètre 60. Contrôle de flics.*
- *pourquoi vous ne prenez pas le bus ?*
    - *parce qu'il va trop vite.*
    - *Et vous l'avez raté ?*
  - *Non mais on ne voit rien quand on est dedans. »*

Ainsi, ce ne sont pas les kilomètres en soi qu'il faut économiser mais ceux qui éloignent de l'oléoduc, de la ligne à suivre. En ce sens, le récit de TESSON révèle un continuum entre deux supposés pôles opposés dans la signification donnée à la présence de l'oléoduc : celui d'un itinéraire symbolique avant tout porteur de sens et d'interrogations, et celui d'un itinéraire dont kilomètre après kilomètre il faut « suivre à la trace les lacets prodigieux ».

Comme l'attestent les citations piochées ça et là au cours du récit (cf. encart), vient s'ajouter à ce continuum entre itinéraire comme but en soi et itinéraire comme porteur de réflexion et de sagesse, toute une série d'autres continuum entre *monotonie et imprévue, envie de rester et plaisir de partir, importance de la distance parcourue et richesse de la rencontre réalisée, etc.* Mais sans doute cette expression, « je suis un errant, cheminant vers le but » synthétise de manière la plus percutante le dialogisme présent au sein de ce récit entre un voyageur à la recherche d'un voyage avant tout spirituel et celui d'un cycliste attentif au respect de son itinéraire.

### **Uniformité**

*L'uniformité de la steppe qui me ravissait il y a peu me fait horreur à présent.(...) j'avance avec l'espoir que le kilomètre suivant me réservera une autre surprise. Ou que la minute d'après apportera quelque changement. (...) mais rien ne varie jamais sous mon ciel. (...) Je suis piégé dans la répétition identique de chaque seconde.*

### **Imprévu**

*Le voyage constitue le terrain idéal de la nouveauté. Le vagabond y combat à chaque instant le racornissement. Son chemin est pavé d'imprévu. L'incertitude de son sort l'oblige à se tenir en éveil. Chaque pas peut cacher une chausse-trappe, chaque kilomètre et chaque minute recéler le germe de l'improbable. L'inattendu le guette au détour de la laie.*

### **Importance de la distance parcourue**

*Puis, par sauts de puce, d'ombrages en ombrages, j'avance jusqu'au soir, comme ces insectes rampant dans les recoins, chassés par la clarté. L'air ne refroidit jamais. Malgré tout, j'arrache plus de cent kilomètres à chacune de ces journées de braises.*

### **Richesse de la rencontre réalisée**

*C'est un cavalier qui m'a réveillé ce matin. (...) Il m'a donné une bouteille de lait de chameau en échange de mon cigarillo. Il a essayé mon vélo, je suis monté sur son cheval, il a grillé le cigarillo, j'ai bu un peu de lait, on s'est serré la main et puis on est partis chacun de son côté, emportant le souvenir d'une rencontre silencieuse : joli cadeau de l'aube.*

### **Envie de rester et plaisir de partir**

*Un voyage, le premier jour on se demande pourquoi on est parti. Les autres jours, on se demande comment rentrer.*

*Montée sous la pluie. A peine sur mon vélo, je regrette le confort du café. Les vagabonds connaissant bien cet état de perpétuel balancement entre l'envie de se reposer et le désir, sitôt atteint le toit du havre, de reprendre la piste..*

**Illustration 12 : Les dialogismes de l'éloge de l'énergie vagabonde  
(BERTHELOT, 2012 d'après TESSON 2007)**

Nous avons illustré nos propos sur les frontières de l'errance à travers un exemple motorisé (le *big trip* des retraités australiens) et un autre non motorisé (*l'éloge de l'énergie vagabonde*). L'un comme l'autre tendent à montrer que l'absence d'itinéraire physiquement balisé ou répertorié ne rime pas nécessaire avec « errance » telle que

définie par l'Académie Française et plus particulièrement le fait d'« aller au hasard, marcher à l'aventure, sans but précis. » En effet, nous avons montré l'existence et l'importance d'un itinéraire physique à respecter : celui de la Nationale 1 australienne et plus largement des autres pratiquants pour les *grey nomad* et celui de l'oléoduc pour Sylvain Tesson.

Au-delà de ces itinéraires à suivre, ces exemples mettent en exergue des hybridations, voire des continuums, entre des pôles que l'on pouvait considérer a priori opposés : *entre désir de liberté et comportement de "tribu", entre désir de rupture et connexion permanente, entre désir d'aventure et sur-équipement voire protectionnisme, entre monotonie et imprévue, entre envie de rester et plaisir de partir, entre importance de la distance parcourue et richesse de la rencontre réalisée, etc.* D'autres exemples pourraient venir étoffer notre démonstration comme le comportement de certains camping-caristes, qui bien qu'autonomes préfèrent se regrouper entre eux pour la nuit, voire pour toutes les vacances. Mais travaillons maintenant le lien entre ces constats et nos réflexions précédentes sur le rapport entre mobilité et société.

### 2.1.3. Quel parallèle possible entre Itinérance récréative et nomadisme : un fondement dialogique ?

Il n'y a pas besoin d'itinéraire balisé, répertorié ou mis en tourisme pour qu'un itinéraire soit suivi pas à pas, kilomètre par kilomètre : c'est ce que nous ont appris le *big trip* des *Grey nomad* et *l'éloge de l'énergie vagabonde* de Sylvain Tesson. Mais à l'inverse, l'étude des pratiques sur la Route66 et les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle montre qu'un itinéraire balisé, répertorié ou mis en tourisme ne signifie pas nécessairement un itinéraire suivi au pied de la lettre ni un itinéraire parcouru pour lui-même. Ainsi, alors qu'après les rencontres du Pradel de 2006, nous défendions l'existence au sein de la notion d'itinérance d'une dialectique entre itinéraire et errance, aujourd'hui nous parlerons davantage de l'itinérance en tant que notion et pratique dialogique. En ce sens où deux logiques, celle de l'itinéraire et celle de l'errance sont « liés en une unité [l'itinérance] sans que la dualité se perde dans l'unité » (MORIN, 1988). Pour le dire autrement, l'itinérance en regroupant le fait de suivre un « relevé indiquant les lieux par où l'on passe pour aller d'un [lieu] à un autre, et l'« action d'aller çà et là sans s'établir nulle part ; (...) d'aller au hasard, marcher à

l'aventure, sans but précis » consiste à « unir des instances qui sont à la fois complémentaires et antagonistes » (MORIN, 1988). De plus, assimiler l'itinérance à une notion et pratique *dialogique nous permet de la concevoir entre « ordre (ce qui est déterminant cyclique), désordre (ce qui est hasard, rencontre aléatoire, agitation dispersion) et organisations idées séparées qu'il faut lier (MORIN, 2005.) »* Et, donc de donner une cohérence aux différents continuums identifiés précédemment (liberté-comportement de "tribu", rupture-connexion permanente, aventure-suréquipement, monotonie-imprévu, envie de rester-plaisir de partir, importance de la distance parcourue-richesse de la rencontre réalisée), qui peuvent être considérés comme l'ordre et le désordre liés dans un tout, l'itinérance récréative en tant qu'organisation des valeurs (et des pratiques).

Cette approche vient s'insérer et prolonger des résultats et postulats d'auteurs mobilisés pour l'analyse du rapport entre mobilité et société, qui peuvent être reliés à des pensées antagonistes mais complémentaires. En premier lieu, nous reviendrons sur l'analyse de KAUFMANN (2008) dans son approche généraliste de la mobilité et que l'on retrouve chez MICHEL (2003) pour aborder une mobilité particulière, le voyage. Tous deux considèrent que celui qui se déplace le plus n'est pas nécessairement le plus libre. En effet, l'itinérance récréative, bien qu'étant une pratique en mouvement, ne peut et ne doit être considérée comme une pratique libre de toute contrainte. Qu'elle soit motorisée ou non, sur un itinéraire balisé, répertorié, mis en tourisme ou non, solitaire ou en groupe, les exemples que nous avons traités montrent que la pratique de l'itinérance récréative ne correspond pas seulement au fait de partir ailleurs en "larguant les amarres", mais aussi de rester possiblement relié à « l'ici », d'intégrer et respecter de nouveaux codes, de s'imposer de nouvelles règles quotidiennes. C'est sans doute le cheminement intellectuel qu'a suivi Sylvain Tesson suite à ses nombreuses expériences itinérantes. Puisqu'aujourd'hui lorsqu'il est interrogé sur les raisons de sa dernière expérience solitaire consistant à passer 6 mois dans une cabane au bord du lac Baïkal<sup>83</sup>, il répond : « j'aime labourer les territoires pendant des milliers de kilomètres. Et là c'était une expérience aux antipodes de celle dans les espaces. J'avais envie de demander à l'immobilité ce que le voyage ne

---

<sup>83</sup> Pour plus de détails sur cette aventure : <http://www.lefigaro.fr/voyages/2010/09/25/03007-20100925ARTFIG00002-j-ai-vecu-six-mois-en-ermite-au-bord-du-lac-baikal.php>

m'apporte plus c'est-à-dire la paix intérieure.»<sup>84</sup> Reste-t-il encore à s'interroger sur la corrélation réelle entre liberté et paix intérieure ? Mais si la question n'est pas dénuée d'intérêt, y répondre nous écarterait de notre sujet.

Les deuxièmes résultats sur lesquels nous voulons revenir sont ceux de GAGNOL (2009) sur le nomadisme. En effet, suite à notre série d'exemples et en reprenant la terminologie de GAGNOL, nous souhaitons défendre l'idée qu'il est possible de trouver des logiques sédentaires dans l'itinérance récréative d'aujourd'hui. En effet, pour certains pratiquants (comme les *pèlerins* de Saint-Jacques-de-Compostelle ou Sylvain Tesson), le déplacement ne se fait pas dans un lieu éphémère et mouvant mais bien dans un espace stable et durable, celui d'un itinéraire à ne pas quitter. Pour d'autres (comme les *touristes* de Saint-Jacques-de-Compostelle ou les *grey nomad*), la pratique itinérante n'est pas "libérée" de tout ancrage territorial puisque leur déplacement peut être considéré comme allant de points identifiés en points identifiés soit par la "tribu" soit par des organismes officiels. En ce sens, nos exemples de pratiques récréatives itinérantes convergent avec la démonstration faite par GAGNOL que l'opposition entre sédentaire et nomade « se déplace et se situe donc entre une certaine rigidité de l'espace pour la sédentarité et une question d'appropriation de celui-ci en fonction de l'usage nomade ». Ainsi, suivant l'échelle et le mode d'observation mais surtout en fonction des pratiques des itinérants récréatifs, leur rapport au lieu peut être soit considéré comme une simple ligne isolée des lieux traversés i.e. constituer un lieu en soi (à l'image des paquebots qui proposent des croisières sur le Nil), soit comme une ligne droite entre des lieux à découvrir i.e. constituer un lieu ouvert vers l'extérieur (comme le parcours des voyageurs munis de leur billet « tour du monde »), soit comme un lieu flou et mobile avec une épaisseur à la fois géographique, culturelle et sociale (à l'image du voyage en Zig Zag de Topffer). Mais réduire l'itinérance à l'une ou l'autre de ces acceptions serait comme le suggère MORIN lui faire perdre sa complexité et donc sa valeur ajoutée i.e. évacuer « l'affrontement de la difficulté du combat avec le réel » (MORIN, 88). C'est donc ce panel des possibles qu'il faut conserver en y ajoutant tous les intermédiaires possibles entre les trois polarités identifiées.

---

<sup>84</sup> Retranscription d'une interview réalisée sur europe1, <http://www.europe1.fr/France/Faire-l-experience-du-silence-275909/>

## *2.2. Itinérance récréative et processus de territorialisation : itinérance alibi, itinérance ressource, itinérance héritée*

Les spécificités du rapport entre pratiques itinérantes et lieu étant posées, nous pouvons réfléchir à la manière dont les acteurs (professionnels et institutionnels) s'approprient cette notion dans une logique de développement et d'aménagement. Il s'agira donc de s'intéresser au rapport entre pratiques itinérantes et territoire autrement dit à la territorialisation de l'itinérance récréative. Cette grille de lecture nous servira par la suite pour appréhender la GTA dont le statut initial (explicité en introduction) est de faire de l'itinérance un outil de développement local pour les vallées alpines considérées comme isolées. Comme le souligne FUSCH (2008) : « L'itinérance est étendue, et a des usages différenciés. C'est-à-dire que selon les associations [ou autres structures], ce n'est pas tout à fait la même conception d'itinérance. Il n'y a pas les mêmes fondements, il n'y a pas les mêmes pratiques non plus, et plutôt que d'itinérance, il faut bien comprendre à mon sens qu'il faut parler d'usages différenciés de l'itinérance. » Pour comprendre ces processus, nous nous rapprocherons d'une part des trois logiques de développement de projet touristique : logique d'imposition, logique de discussion et logique partenariale (Secrétariat International VIA ALPINA, 2007), que nous avons établies à partir de la typologie des méthodes de diagnostic de PERRET (2003) (diagnostic de l'ingénieur, du pasteur et celui de l'animateur).

Dans la logique d'imposition, les acteurs sont essentiellement institutionnels. Ils considèrent le territoire de façon externe et le voient plus comme un objet, sans particularisme. Le projet s'applique, est mis en œuvre sans tenir compte des spécificités, des besoins, des aspirations du lieu et des personnes concernées. La conception du projet est faite « hors-sol », hors-territoire. Il existe donc une certaine distance entre les porteurs, créateurs, initiateurs, concepteurs du projet et les bénéficiaires. Dans cette logique, le projet ne se fait pas en premier lieu pour le territoire mais plus pour satisfaire des besoins et objectifs institutionnels.

Dans la logique de discussion, il faut guider le territoire et ses acteurs vers la bonne solution mais sans imposer sa vision. L'objectif est donc de convaincre les acteurs locaux du bien fondé du projet. Le projet n'est plus parachuté mais on va tenter d'utiliser, valoriser les ressources locales. Il est développé comme la « bonne



alternative » à la problématique locale. Le territoire existe réellement, il est pris en considération puisque le projet met en valeur ses atouts afin d'en améliorer le développement. Le projet doit être vu comme une articulation entre le local/global mais il n'est pas endogène au territoire : les idées viennent de l'extérieur. Le projet est là pour donner une vision au territoire qui sinon resterait enfermé dans une logique à court terme.

Dans le cas de la logique partenariale, les idées partent du territoire, du local : ce sont les acteurs ou plutôt certains acteurs locaux qui sont initiateurs, porteurs du projet. Ainsi, le projet répond à une réelle demande locale puisqu'il a été initié pour répondre à un problème qui leur est propre. Cela ne signifie pas qu'il n'y ait aucune intervention extérieure mais elle vient a posteriori. Le projet retenu sera le fruit d'échange, de tension et de compromis (mais non nécessairement de consensus). Les acteurs locaux utilisent le projet pour impulser du changement. Ce ne sont pas les résultats, les objectifs qui importent mais plus le processus qui l'accompagne.

Suivant ce filtre d'analyse, trois processus peuvent être identifiés pour comprendre les processus de territorialisation de projets récréatifs basés sur la pratique de l'itinérance (BERTHELOT *et al.*, 2008). De nouveaux exemples (Sendero del Chile et Bourbonrama) et des exemples déjà utilisés (Route 66, Grey nomad) viendront illustrer nos propos.

### 2.2.1. L'itinérance « alibi », un itinéraire à aménager

Suivant la logique du diagnostic de l'ingénieur (cf. figure 11), les pratiquants ne sont pas à l'origine du processus d'aménagement et de développement, mais ce sont des acteurs (institutionnels ou professionnels) qui voient dans l'itinérance une opportunité à saisir pour donner une lisibilité (voire une légitimité) à un territoire, à une destination et à leur propre structure. Cette forme se traduit par un projet (bien souvent d'itinéraires) répondant à une volonté politique d'impulser une/des territorialité/s (DEBARBIEUX, 2008) autour d'une dimension culturelle identifiée comme potentiellement « acceptable » ou légitime par les acteurs à l'origine de cette dynamique. Dans ce cas, le projet d'itinéraire est un prétexte, un alibi pour faire travailler les acteurs locaux autour d'une dynamique commune choisie et identifiée par des institutions extérieures au territoire : la randonnée pédestre, la randonnée équestre, des itinéraires VTT, routiers, etc..

Le projet, qui ne s'appuie pas nécessairement sur un flux de pratiquants existant, n'aura pas nécessairement comme objectif la fréquentation de l'itinéraire en tant que tel. Ici, le lieu "itinéraire" fait lien (MAFFESOLI , 2003) ; lien entre les différents « territoires », « régions » et entre les acteurs d'une même filière (l'aménagement du territoire, les sports de natures, les hébergements touristiques, etc.). Ainsi, la ou les institutions à l'origine du projet s'appuient sur cet itinéraire à la fois pour construire une unité à partir de la diversité des territoires traversés et comme porte d'entrée sur ces derniers.

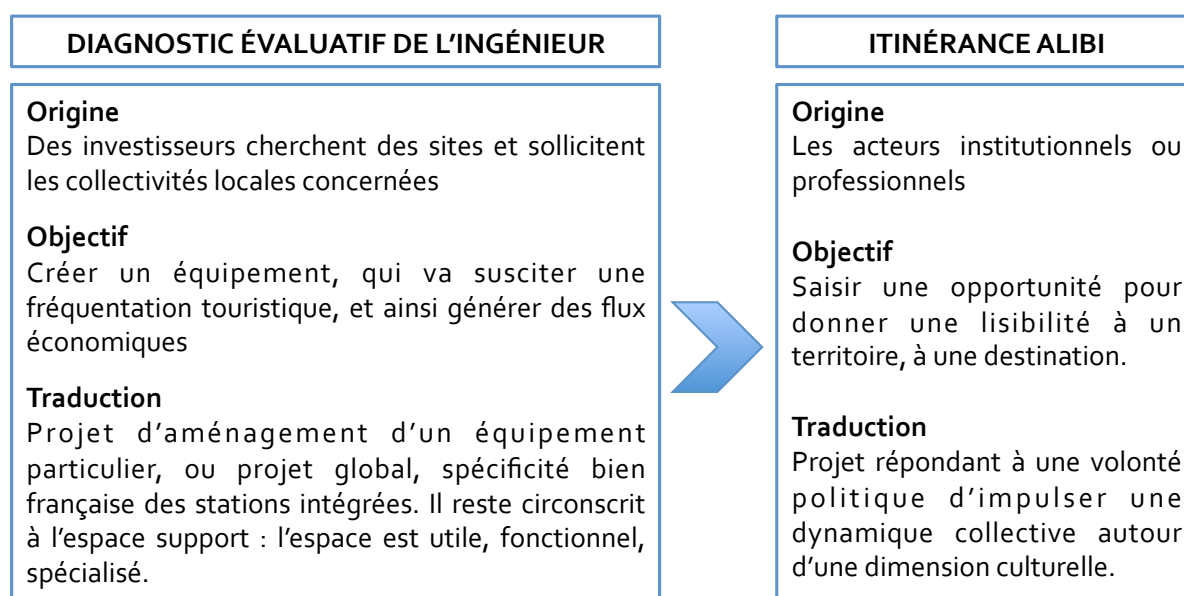


Figure 11 : Du diagnostic évaluatif de l'ingénieur à l'itinérance alibi (BERTHELOT, 2012)

A titre d'exemple, Sendero Del Chile a été imaginée par des acteurs institutionnels chiliens afin « de construire et implémenter une trace longitudinale pour permettre de parcourir le Chili des Visviri au nord, jusqu'au Cabo de Hornos au sud ». Et, si les documents de travail<sup>85</sup> précisent qu'une « telle construction ne doit pas être entendue seulement comme l'implémentation physique du sentier (...) », les photos (voir ci-contre) attestent qu'il a bien fallu au départ créer (au moins sur certaines parties) de toutes pièces l'itinéraire. Une fois ce sentier créé physiquement, il servira à « la revalorisation des communautés des cordillères et des précordillères du pays et à la préservation de son patrimoine naturel et culturel » i.e. à la valorisation d'un panel de ressources. C'est d'ailleurs cette diversité qui est mise en avant sur les brochures ci-

<sup>85</sup> L'ensemble des documents et illustrations présentés ici ont été récupérés dans le cadres d'entretiens que nous avons menés dans la cadre d'une mission pour le centre de tourisme scientifique de Coyhaique aux mois de Août et Septembre 2007.

après. Mais comme nous l'avons dit dans ce genre de projet, l'itinéraire est davantage un alibi qu'un objectif en soi. C'est ce qu'attestent les documents internes qui expliquent que le but est d'« élaborer une stratégie de travail pour permettre de générer des produits spécifiques pour chaque lieu, pour répondre à ses ressources naturelles et culturelles, avec des standards de qualité nationale et internationale; développer des sentiers thématiques pour mettre en rapport les activités productives de la communauté et son patrimoine avec le sentier. »



**Illustration 13 : Construction du Sendero de Chile (Source : documentation personnelle)**

Ces intentions se traduisent concrètement en terme de fonctionnement par une double coordination nationale et régionale (les coordinations régionales correspondant au découpage administratif national<sup>86</sup>) et en terme de démarche touristique par la proposition de circuits à proximité du sentier mais pas nécessairement sur celui-ci. Sur le site officiel du Sendero del chile, il est par exemple proposé dans la région d'Aysén, un trekking autour du Cerro Castillo de 7 jours.<sup>87</sup> En guise de synthèse, nous dirons que le processus de territorialisation d'un tel projet s'appuie sur une dynamique institutionnelle qui choisit des dimensions culturelles des territoires traversés pour

<sup>86</sup> Nous avons pour notre part rencontré Sergio Sanhueza, coordinateur du Sendero del chile pour la région d'Aysén (région administrative n° XI).

<sup>87</sup> Source : <http://www.senderodechile.cl/portal/territorios/patagonia-aysen/>

rendre lisible et cohérente une entité géographique plus étendue et composée de ces différents territoires (cf. illustration 14).



Illustration 14 : Communication sur le Sendero de Chile (Source : documentation personnelle)

### *2.2.2. L'itinérance « ressource », un territoire à développer*

A l'instar de la précédente, cette forme d'itinérance ne nécessite pas une pratique initiale pour être impulsée, l'essentiel étant d'identifier une ressource (vin, lavande, soleil, art, etc.) pouvant servir de fil rouge à la réalisation d'un itinéraire ou d'un autre projet autour de l'itinérance. L'idée portée par les acteurs institutionnels ou de « terrain » d'un tel projet est, soit de créer directement un produit, soit de donner une valeur supplémentaire à la destination.

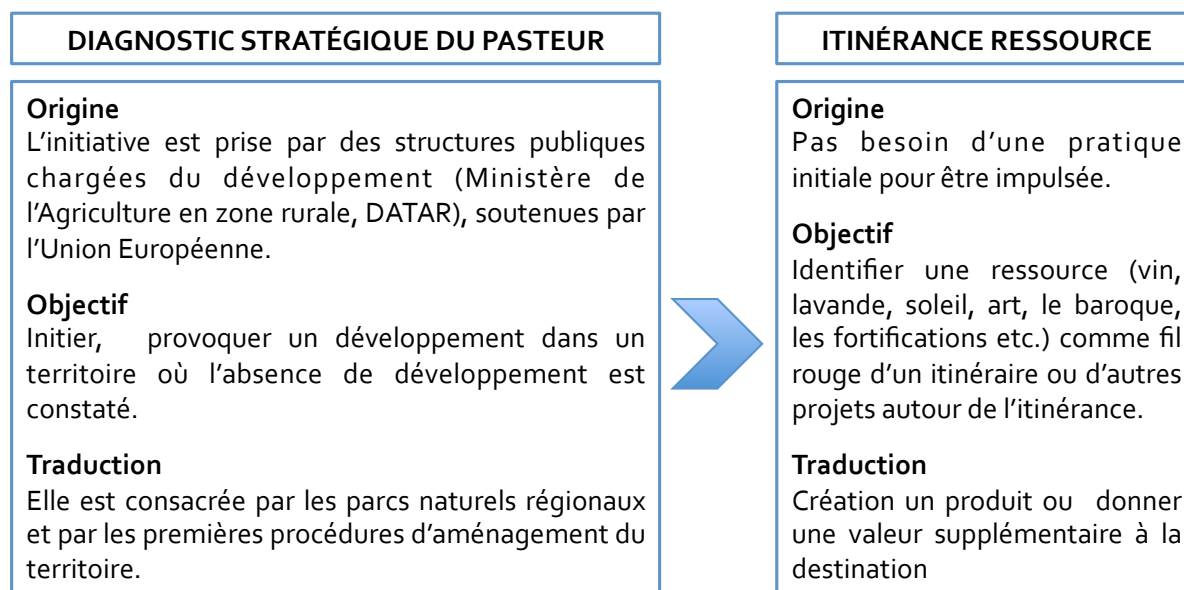


Figure 12 : Du diagnostic stratégique du pasteur à l'itinérance ressource (BERTHELOT, 2012)

Le département de l'Allier a par exemple choisi de baser une partie de la promotion de son territoire sur un élément de l'histoire locale, les Bourbons (site web : [www.bourbonrama.fr](http://www.bourbonrama.fr)). Une fois cette ressource identifiée, elle a été mobilisée comme fil rouge pour la sélection de 5 itinéraires ; itinéraires qui sont considérés comme « 5 aventures (...) conduis[ant] de villages en surprises, le long de routes tranquilles sélectionnées pour la qualité des paysages qu'elles traversent et des châteaux, fermes fortifiées ou autres patrimoines remarquables que l'on peut apercevoir. »

Ils constituent alors de véritables produits touristiques pour lesquels une stratégie marketing et de communication et de distribution est mise en place (BONIFACE *et al.*, 2008). Le message envoyé aux touristes et futurs pratiquants de l'itinéraire est la possibilité d'avoir « un nouveau regard sur le patrimoine du Pays Bourbon ». Et, l'objectif in fine est de générer un flux touristique sur l'ensemble de territoire (d'où l'existence de plusieurs itinéraires) et les retombées économiques et plus généralement territoriales en conséquence. Pour cela un véritable réseau de partenaires locaux va être mobilisé comme l'atteste l'exemple de la politique de distribution qui s'appuie sur les offices du tourisme dans un rayon de 200 Km, les hébergements touristiques du territoire et des partenaires locaux (BONIFACE *et al.*, *op.cit.*) Ainsi au même titre que la route des vins (COGREL *et al.*, 2008) et autres itinéraires touristiques à thème (LEMARCHAL, 2000), l'itinérance « ressource » se base sur un « itinéraire balisé à travers un espace délimité (département, région, appellation, ...) invitant à découvrir [la ressource choisie] dans cet espace, et les

activités qui y sont liées ». Pour le dire autrement, il s'agit d'une dynamique institutionnelle qui a identifié une ressource potentielle du territoire (vin, bière, bourbon, lavande, etc.) et qu'elle souhaite mobiliser comme facteur de développement territorial en s'appuyant notamment sur un ou des réseaux locaux pour la promotion, commercialisation, le développement de service, etc. (cf. illustration 15).



Illustration 15 : Les circuits Bourbonrama  
(Source : [www.bourbonrama.fr](http://www.bourbonrama.fr))

### 2.2.3. L'itinérance « héritée », une pratique à « ménager »

Dans cette dernière dynamique (cf. figure 13), les acteurs s'appuient cette fois sur une pratique itinérante déjà existante sans qu'elle ait été pensée ni organisée au préalable. Ce sont les pratiquants, qui pour des raisons religieuses (les chemins de Saint-Jacques de Compostelle), idéologiques (New Age Travellers, marche de la décroissance) ou simplement culturelles (Route 66) sont à l'origine du phénomène ; ce processus peut *a posteriori* être valorisé pour faire aboutir des projets touristiques. L'itinérance héritée-



historique se distingue de l'itinérance héritée-spontanée du fait d'origines ancrées dans une pratique historique et non contemporaine (Chemins de Saint-Jacques, route de la Soie, Route des Grandes Alpes, Route 66), même si bien souvent il y a passage d'une logique utilitaire à une logique récréative.

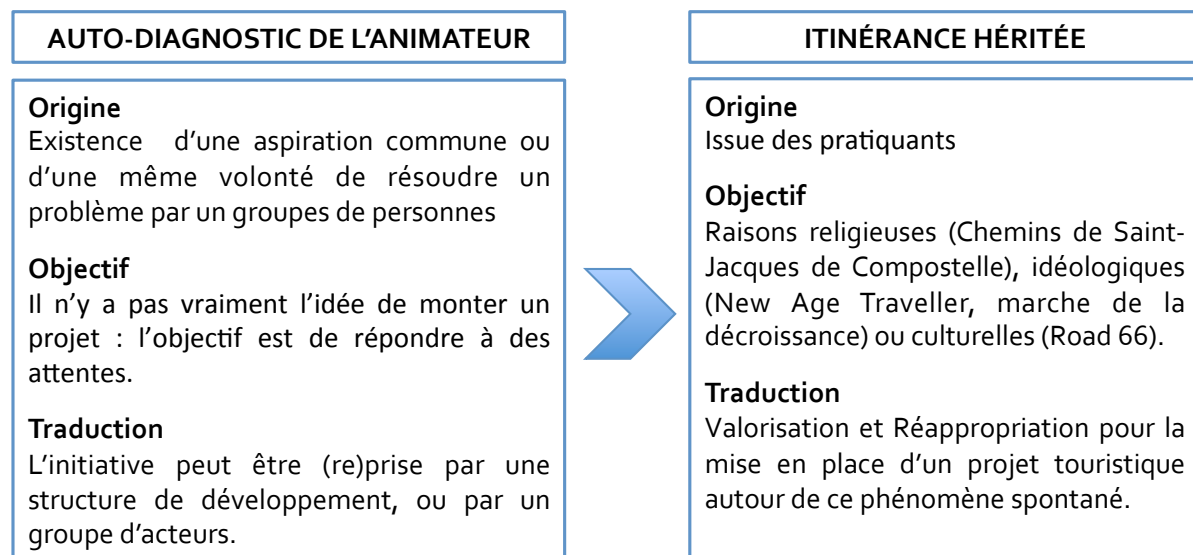


Figure 13 : De l'auto-diagnostic de l'animateur à l'itinérance héritée (BERTHELOT, 2012)

Pour poursuivre la description de ce processus, nous pouvons nous baser sur l'exemple déjà évoqué des *Grey Nomads*. Comme nous l'avons vu, la pratique des *Grey Nomads* n'est pas issue d'un projet impulsé par une institution pour rendre lisible un territoire ni par un groupe d'acteurs autour d'une ressource commune. Mis à part le rôle joué par l'Etat dans la construction de la Nationale 1, il s'agit bien d'une démarche "spontanée" des retraités australiens. Et si aujourd'hui, comme nous avons pu le montrer, il existe une certaine structuration de cette pratique entre pratiquants à travers les forums, etc. et une certaine appropriation du phénomène sur les territoires par la mise en place de services (entre autres touristiques), à l'origine c'est une pratique spontanée créée par des personnes extérieures aux lieux traversés et voulant les découvrir "autrement". (cf. Figure 14).

TYPE D'ITINERANCE		EXEMPLES	CARACTERISTIQUES		
			Politique	Géographique	Culturelle
<b>L'itinérance « alibi »</b> = forme territoriale ex nihilo		Sendero del chile Chemin des Appalaches	Intentionnelle	A-Territoriale	Choisie
<b>L'itinérance « ressource »</b> = forme économique, marketing		Routes des Vins Boubomrama.	Intentionnelle	Territoriale Endogène	Choisie
<b>L'itinérance « héritée »</b> = forme d'usage, de pratique	Itinérance « spontanée »	Tours du monde en voilier <i>les Grey nomad</i>	Réappropriée	Territoriale Exogène	Spontanée
	Itinérance « historique » ou « patrimoniale »	Saint Jacques de Compostelle Route66			Historique

Figure 14 : Processus de territorialisation de l'itinérance récréative (d'après BERTHELOT *et al.*, 2008)

Les différents processus de territorialisation d'un projet d'itinérance montrent que quelles que soient les dynamiques politiques (intentionnelles ou réappropriées), géographiques (a-territoriales, territoriales endogènes, territoriales exogènes) et culturelles (choisies, spontanées et historiques) à l'origine du projet, il existe un lien plus ou moins fort avec les différents territoires concernés par le projet. Ces derniers pouvant être soit récepteurs, soit activateurs soit régulateurs de ce processus. Mais un projet d'itinérance récréative n'interroge pas seulement par le processus qu'il entretient territoire par territoire, mais par le processus global qu'il propose ou qu'il impose aux et entre les territoires concernés. N'est-ce pas l'intensité ou la densité de son fonctionnement en réseau (PAINTER, 2009) qui en fait un projet d'itinérance alibi, ressource ou héritée ? Ces processus ne correspondent-ils pas à différentes territorialités de la multi-territorialité à l'inter-territorialité (VANIER, 2009) ? Enfin, le passage de l'une à l'autre des dynamiques est-il envisageable et si oui, quelles sont les conditions de passage de l'un à l'autre des processus ? C'est ce que nous proposerons d'analyser à travers la relecture des différents projets de la GTA et leur processus d'émergence.



## Conclusion chapitre 2

S'intéresser à la pratique de l'itinérance dans les Alpes pourrait se restreindre à la première utilisation faite dans le milieu de la montagne par Patrice De Bellefon (1980) pour décrire des itinéraires de ski de randonnée de plusieurs jours. Mais comme nous l'avons montré, ce serait occulter une partie de sa richesse et de son intérêt qui réside dans son double millefeuille vertical et horizontal. Le premier permet de ne pas réduire l'itinérance à une "simple" pratique en mouvement puisque l'itinérance peut également être une itinérance sociale, culturelle ou politique. Le second permet de dépasser l'itinérance, uniquement, dans sa vision touristique, puisque l'itinérance peut être un projet itinérant, un produit itinérant, un voyage itinérant, un mode de vie itinérant. Loin d'une simple rhétorique d'analyse, ces différentes couches se retrouvent parfois même mixées, combinées dans une même pratique. A titre illustratif, on peut évoquer les exemples du art'air festival (cf. <http://www.art-air.org/>) et celui des bals itinérants proposés par le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne (cf. [www.parc-landes-de-gascogne.fr](http://www.parc-landes-de-gascogne.fr)). Ces événements proposent d'allier itinérance sportive (à pied ou à vélo), itinérance culturelle (la danse et la musique) et découverte des territoires.

Bien évidemment cet angle d'approche nous impose comme d'autres le propose (CRI, 1995 ; BERTHELOT, CORNELOUP, 2008), de conserver une définition extensive de l'itinérance récréative. Pour en garder toute la richesse heuristique, l'itinérance récréative doit définitivement être ancrée dans une approche à la fois structurelle et individuelle alliant l'apport des flux, de la fréquentation et celle des valeurs et des représentations. Ce choix passe aussi par une prise en compte de la complexité (MORIN, 1998 et 2005) allant de pair avec une certaine postmodernité géographique (GIRAUT, 2005). A cet égard, il n'est sans doute pas anodin de noter l'existence d'un ouvrage reprenant un entretien sur le parcours de vie d'Edgar Morin, étant intitulé « Itinérance ». Dès lors, la notion d'arrangement est apparue comme fructueuse et au terme de ce chapitre, il convient de revenir sur la définition que nous en retenons pour la suite de notre démonstration. LUSSAUT (2007), à qui nous empruntons cette notion, la mobilise en tant qu'accommodations, ruses spatiales faites par des opérateurs au regard des codes et des normes établies et jugées séparatistes. Les arrangements sont vus comme un moyen de résoudre une situation d'épreuve ou de controverse. Il reprend ainsi à son compte l'idée de « conciliation, accord amiable » présente dans la

définition faite par l'académie Française. Or, dans le chapitre trois, nous interrogerons les normes dichotomiques des pratiques touristiques en observant les arrangements (volontaires ou non, conscients ou non) proposés par un « opérateur » particulier, le pratiquant. Ce sont bien les entre-deux (BOURDEAU, 2003), les agencements en termes de valeurs, qui seront repris par cette notion d'arrangements.

Cet ancrage permet de lire l'itinérance dans son rapport au lieu, à l'espace et au territoire non plus de manière dialectique, mais bien comme une notion et une pratique dialogique. En effet, les exemples traités (la Route 66, les chemins de Saint-Jacques de Compostelle, les Grey Nomads et Sylvain Tesson) éclairés par les réflexions du chapitre précédent sur la mobilité (KAUFMAM, 2008 ; MICHEL, 2003) et le nomadisme (GAGNOL, 2009) nous permettent d'aboutir à deux résultats principaux. Premièrement, l'itinérance bien qu'étant une pratique en mouvement ne peut être considérée comme une pratique libre de toute contrainte. Deuxièmement, il est possible de trouver des logiques sédentaires dans les itinérances récréatives d'aujourd'hui. Finalement, trois types de rapport au lieu peuvent être identifiés (une simple ligne isolée des lieux traversés, i.e. un lieu en soi ; une ligne droite entre des lieux à découvrir, i.e. un lieu ouvert vers l'extérieur ; un lieu flou et mobile avec une épaisseur à la fois géographique, culturelle et sociale), ainsi que trois logiques de territorialisation : itinérance alibi, itinérance ressource, itinérance héritée.

## CONCLUSION PARTIE 1

Le premier chapitre nous a permis de construire un cadre théorique pour comprendre le rapport société-mobilité. Des trois postures présentes en sciences sociales pour cerner ce rapport, nous avons retiré deux enseignements communs permettant de fonder notre cadre d'analyse. D'une part, l'insuffisance de la notion de déplacement pour appréhender les différents types de mobilité : le rapport au lieu et le sens donné au déplacement sont nécessaires pour appréhender de manière fine les phénomènes liés à la mobilité. D'autre part, les modes de vie ou pratiques liés au mouvement imposent une grille de lecture spécifique, un système de valeurs propre, et des codes particuliers. Pour le comprendre dans sa globalité, le rapport entre mobilité et société doit donc d'être analysé à différentes échelles sociogéographiques : du macro au micro (BOURDEAU, CORNELOUP, MAO, 2007).

Or, ce débat sur la nécessité du renouvellement de nos schémas interprétatifs se retrouve avec un prisme élargi chez les géographes contemporains. Cette montée en généralité met en exergue une nécessaire évolution des cadres de lecture issus de la modernité sans pour autant s'accorder sur les notions à conserver et celles à inventer (LEVY, LUSSAULT, 2000 ; GIRAUD, ANTHAUME, 2005 ; DEBARBIEUX, 2002). Dans ce champ des possibles, le débat sur la postmodernité territoriale nous offre deux notions stimulantes pour aborder l'itinérance récréative : l'existence d'une territorialité à géométrie variable et l'avènement de la complexité territoriale. Ce positionnement rend possible le dépassement de dichotomies classiquement retenues comme celles entre réseau et territoire (PAINTER, 2009) et celle entre nomade et sédentaire (GAGNOL, 2009).

L'application de cette posture pour cerner l'itinérance récréative nous a montré les similitudes en termes d'enjeux heuristiques avec l'observation du rapport société-mobilité. Nous pouvons relever à nouveau ici : l'évolution des cadres de pensée basées sur une approche moderne, la prise en compte de la complexité et de la pluralité, les arrangements proposés par les pratiques au regard des dichotomies classiquement retenues, l'intérêt d'une approche par le récit. Plus particulièrement, ce chapitre nous a permis d'établir que l'itinérance ne pouvait se réduire à une pratique particulière mais qu'elle doit se comprendre comme un tout formé par un double millefeuille horizontal

et vertical dont les contours flous et multiformes sont à trouver dans le dialogisme entre itinéraire et errance. Ainsi, bien qu'étant une pratique en mouvement, l'itinérance récréative, qu'elle soit projet, produit, voyage ou mode de vie, induit des processus de territorialisation ; processus que nous avons proposés de synthétiser par le triptyque itinérance alibi, ressource et héritée. Ces positionnements identifiés et ces grilles de lectures proposées, il s'agira d'appréhender comment l'itinérance et la postmodernité sont ou non intégrées pour l'observation des pratiques récréatives.



## **PARTIE 2.**

### **L'itinérance (pédestre), une figure récréative entre post-modernité et post-tourisme**

## Introduction de la deuxième partie

Le constat d'un dépassement de l'utopie et l'uchronie touristique que fait BOURDEAU (2003) permet de transposer le débat contemporain sur les mobilités aux mobilités liées aux pratiques récréatives. En effet, dépasser la volonté de préservation du mythe touristique (MIT, 2002, 2005) autorise à penser l'impossibilité d'une mobilité croissante (CERON et DUBOIS, 2006). Pour CERON et DUBOIS (2005), « la question du transport entre le domicile et la destination touristique n'a pas fait jusqu'ici l'objet d'une attention particulière à la hauteur des enjeux, contrairement aux questions plus connues d'impact sur le lieu de vacances (bétonnages des côtes, consommation d'eau, milieux naturels, ...) ». En axant leurs travaux sur cette question, les auteurs invitent à ouvrir deux champs d'investigation :

- Celui de l'impact écologique du transport lui-même. Faut-il nous interdire d'être mobiles ? Est-il possible de catégoriser des mobilités positives versus des mobilités négatives, des mobilités subies versus des mobilités choisies ? Quelles sont et pourraient être les nouvelles formes d'un tourisme sans déplacement polluant ? Doit-on pour minimiser cet impact réapprendre à se déplacer lentement, voire à ne pas partir ?

- Celui du rôle et de la place du déplacement dans les pratiques récréatives. Le tourisme, bien que né du Grand Tour de la jeunesse aristocratique anglaise, s'est très vite renfermé dans une logique de villégiature. La logique de destination, *du lieu à ne pas manquer, du site à visiter* (BOYER, 1996) est venue rapidement remplacer celle du cheminement (JOVICIC, 2000), du voyage ou du nomadisme (MICHEL, 2004 et 2005, CHRISTIN, 2008). Sommes-nous passés d'un déplacement « fin en-soi » à un déplacement « contrainte, moyen » de se rendre à destination ? En quoi cette évolution fait-elle rejouer les triptyques *lieu, lien, liant* (PARLEBAS, 1995) ou *lieux, acteurs, pratiques* (MIT, 2002) ?

Ce renversement potentiel du mythe touristique autorise aussi à relire des pratiques récréatives jusqu'ici inscrites en creux dans le paysage récréatif : des backpackers au tourisme de proximité en passant par les *new age travellers* ou autres voyageurs au long cours. En quoi ces pratiques sont-elles porteuses d'une certaine remise en question de la *norme touristique* ? En quoi s'appuient-elles sur un rapport particulier à

la mobilité ? Et de manière plus générale, voit-on émerger de nouvelles figures contemporaines de référence ? Du sédentaire au nomade, du drifter au Backpacker (RICHARD, WILSON, 2004), du touriste au voyageur (URBAIN, 2002), du voyageur au voyagé (LEVY, 2004), quels sont les arrangements (LUSSAULT, 2007), les entre-deux (BOURDEAU, 2003) qui s'opèrent face aux dichotomies classiquement retenues : quotidienneté/récréation, ici/ailleurs, proche/lointain, familiarité/proximité, cheminement/destination, sédentaire/nomade ? Sommes-nous comme le suggèrent URRY ou VIARD en train de voir émerger un post-tourisme, voire des formes récréatives transmodernes (CORNELOUP, 2009) ?

De même que pour la première partie, un exemple d'itinérance récréative, celui d'itinérance pédestre au long cours viendra illustrer et questionner ce tour d'horizon théorique. En s'appuyant sur les récits d'expérience des Via Alpinistes, on interrogera la place de ces pratiques dans le champ des pratiques récréatives : s'agit-il d'une pratique de rupture pour *Partir Ailleurs à Pied* ? Peut-on lire au sein de ces récits des arrangements qui feraient écho à ceux précédemment constatés ?





## CHAPITRE 3. Evolution du statut sociétal des pratiques récréatives : le post-tourisme

### 1. Evolution du statut sociétal des pratiques récréatives : fin de l'utopie et de l'uchronie touristique

#### 1.1. Les différents positionnements face à l'évolution des pratiques touristiques

Pour faire le parallèle avec le premier chapitre nous aurions pu intituler cette sous-partie : « *sommes-nous de plus en plus "touristes" ?* », voire « *sommes-nous devenus des "hyper-touristes" ?* ». Mais nous l'avons vu pour la mobilité, l'entrée thématique peut difficilement être dissociée du positionnement scientifique. Plusieurs postures possibles ont été identifiées pour analyser le phénomène "mobilité" en tant que flux, en liant les flux, la valeur et la pratique ou en termes de valeur et de pratique (voir tableau 1). Ici la discussion sera directement proposée à travers la lecture des auteurs ayant parallèlement une entrée par la pratique, son intentionnalité et ses valeurs, ainsi qu'un intérêt pour le rapport entre société et mobilité (MIT, 2002 ; MICHEL, 2000 ; CHRISTIN, 2008 ; BOURDEAU, 2003). Deux questionnements sous-jacents peuvent être mis en évidence : le statut positif attribué à une pratique touristique marchande et la perception de nouvelles pratiques comme signaux faibles d'un changement de valeur nous aideront à comprendre la position de ces auteurs face au statut sociétal des pratiques récréatives. Et nous verrons que deux positionnements s'opposent : celui de *défense de la valeur positive du tourisme (de masse)* (MIT, 2002, 2005) et celui de *la défense des valeurs positive du voyage (libre)* (MICHEL, 2003; CHRISTIN, 2008) ; et le constat du *dépassement du Mythe touristique* (BOURDEAU, 2003) peut être identifié.

### 1.1.1. La défense de la valeur positive du tourisme (de masse) versus la défense de la valeur positive du voyage (libre)

#### ***Une approche par la définition, des postures initiales relativement convergentes...***

Pour mieux comprendre la posture des auteurs (ou groupe d'auteurs) retenus ici, commençons par la définition que chacun propose du tourisme :

- La définition fournie par le MIT (KNAFOU, STOCK, 2003 repris dans MIT, 2005b):

*« Système d'acteurs, de pratiques et de lieux qui a pour finalité la recreation des individus par le déplacement hors de leurs lieux de vie habituels, impliquant l'habiter temporaire d'autres lieux. Le tourisme n'est ni une activité ou une pratique, un acteur ou espace ou une institution : c'est l'ensemble mis en système. Et ce système comprend : touristes, lieux, territoires et réseaux touristiques, marchés, pratiques, lois, valeurs et jeu des autres institutions sociales. » (KNAFOU, SROCK, 2003)*

- La définition de MICHEL (2000) :

*« Par tourisme, on entend donc, entre autres, l'ensemble des activités liées aux déplacements touristiques, mais les définitions sont nombreuses et vagues et varient en fonction de l'angle choisi ». MICHEL propose 4 éléments majeurs à retenir : « la demande de voyage, les intermédiaires touristiques, les destinations, les impacts » et 3 éléments pour définir le phénomène comme pratique sociale : « loisir, revenu, voyage ». « Au total, le tourisme ne peut se résumer à une industrie, c'est également un vaste ensemble de phénomènes sociaux (...). »*

- La définition de CHRISTIN (d'après CHRISTIN, 2010) :

*« Le tourisme, phénomène dont l'expansion est intimement liée à la société du travail salarié, à la généralisation des congés payés et au développement de la classe moyenne, apparaît dans ses formes contemporaines caractérisé par quelques traits que voici :*

*Le tourisme est une mobilité de loisirs organisée, planifiée autour d'attractions divertissantes dûment identifiées et valorisées comme telles, tant subjectivement par les touristes qui en ressentent l'attrait, qu'objectivement par les « développeurs » (aménagement, promoteurs, agents de développement, opérateurs, élus) qui en élaborent l'attractivité symbolique (par la communication) et la portée commerciale (par la promotion).*

*Le tourisme est désormais le résultat d'une ingénierie sociale dédiée à l'aménagement de l'espace et à l'organisation d'offres commerciales adaptées. Cette ingénierie se manifeste par des dispositifs territoriaux de contrôle social, notamment concernant la gestion des flux et la valorisation d'espaces normalisés selon des critères esthétiques, économiques, sécuritaires et environnementaux (...). »*

Dans un premier temps, nous pouvons dire que ces définitions se recoupent dans le sens où elles considèrent le tourisme en tant que phénomène complexe proposant une multitude d'entrées et d'éléments, tout comme nous avons pu le constater pour la mobilité. Le MIT utilise pour ce faire le terme de *système*, MICHEL de *vaste ensemble de phénomènes sociaux* et CHRISTIN fait référence à une *ingénierie sociale*. Avant de rentrer plus en détail dans les divergences qui caractérisent l'opposition *entre la défense de la valeur positive du tourisme (de masse) versus la défense du Mythe du voyage*, nous pouvons examiner comment ces définitions condensées abordent le rapport à l'espace, au temps à l'autre ?

#### *Rapport à l'espace et place du déplacement :*

Paradoxalement, alors que la pratique touristique est considérée comme une mobilité contemporaine, seule la définition de CHRISTIN en reprend la référence. Dans les deux autres définitions, la pratique touristique est associée au "simple" déplacement. Plus encore dans le cas du MIT, le déplacement est considéré comme rendant possible le tourisme mais le tourisme n'est pas déplacement. Et celui-ci est ancré dans d' "autres lieux" que ceux du quotidien, faisant écho à la notion de « destination » mise en avant chez MICHEL.

#### *Rapport au temps et temporalité touristique :*

Les termes *recréation* et *temporaire* proposés dans la définition du MIT introduisent indirectement deux dimensions de la temporalité touristique, l'une sociétale et l'autre individuelle. La première, via la *recréation* et non le loisir ou la *récréation* (MIT, 2002), lie le tourisme socio-historiquement tout comme le propose CHRISTIN à « la société du travail, plus précisément du salariat ». La seconde propose de considérer la temporalité touristique comme étant en rupture avec le quotidien (cf. "hors de leurs lieux de vie habituels"), dimension non abordée dans les définitions des deux autres auteurs. Laissant peut-être sous-entendre que la pratique touristique offre une temporalité à une vocation compensatoire au vu de celle du quotidien.

### *Rapport à l'Autre et industrie touristique :*

Il est frappant de constater que le terme *altérité* n'apparaît dans aucune des définitions. Les ingrédients proposés pour composer ce phénomène complexe sont « touristes, lieux, territoires et réseaux touristiques, marchés, pratiques, lois, valeurs et jeu des autres institutions sociales » pour le MIT, « la demande de voyage, les intermédiaires touristiques, les destinations, les impacts » pour MICHEL et « l'aménagement de l'espace et [l'] organisation d'une offre commerciale (...) [; la] gestion des flux et [la] mise en scène de contenus spécifiques, souvent divertissants » pour CHRISTIN. Les auteurs se retrouvent dans le fait de considérer la pratique touristique non comme une (rencontre) spontanée (avec une activité, un lieu, des *autres*) mais comme un phénomène complexe, organisé, structuré. Par extension, la notion d'industrie apparaît en creux dans ces définitions du tourisme. Mais MICHEL précise qu'il ne peut se réduire qu'à cela, CHRISTIN introduit une nuance entre la subjectivité des touristes et l'objectivité des « promoteurs/aménageurs/développeurs » et le MIT n'omet pas l'ingrédient « valeurs » de son système touristique.

Une première lecture des positionnements des auteurs choisis à travers leur définition peut laisser croire à une certaine convergence. Contrairement à cette convergence apparente, et en allant plus loin dans la lecture des positionnements réciproques nous montrerons qu'ils sont caractéristiques de deux débats structurants au sein des chercheurs (et de la société civile) face au tourisme : le clivage entre discours (globalement -) sur les touristes et discours (globalement +) sur les flux et recettes touristiques ; le décalage entre un discours (-) sur les effets du tourisme/ discours (+) sur les formes de tourisme dit alternatif (MICHEL, 2000). Autrement dit, pour cerner si ces éléments sont représentatifs d'un clivage plus "profond", nous mobiliserons d'autres textes de ces mêmes auteurs que nous étofferons par les apports d'autres chercheurs en tourisme.

### ***L'opposition touriste-voyageur comme point de départ***

Tous partent du même constat, celui de la nécessité de mettre en cause les préjugés à l'encontre du touriste et du voyageur rejoignant ainsi le positionnement d'URBAIN (2002) et d'AMIROU<sup>88</sup> (1995). MICHEL considère qu'« il faut désormais récuser l'opposition classique, toujours d'actualité parmi les nomades du loisir, notamment les « néo-aventuriers », faisant du voyageur un explorateur en puissance non dénué d'intelligence et du touriste un simple badaud miné par une médiocrité rampante » (MICHEL, 2000). Le groupe MIT parle quant à lui de la « maltraitance du touriste » (MIT, 2001).

Mais si pour MICHEL la nécessité de ce dépassement *stérile* se trouve dans le fait que le touriste est avant tout la proie facile (de la critique) d'un système (touristique) qu'il faut revoir dans son ensemble, le groupe MIT considère que c'est « l'hostilité face au tourisme et aux touristes » qui est à questionner dans son ensemble. Autrement dit l'un souhaite remettre en question l'ensemble du système touristique contemporain, tandis que les autres développent un argumentaire pour le défendre et critiquer la *touristophobie* ambiante. Pour défendre son positionnement, MICHEL propose de dépasser la dichotomie touriste-voyageur par celle de *touriste-voyageur et badaud-flâneur*,<sup>89</sup> basée sur l'analyse de CHESNEAUX (1999) : « l'un ne cherche qu'à "faire" des lieux dont la liste est établie par avance ; l'autre, même s'il sait les mérites de tel site prestigieux, laisse venir à lui les bruits de la rue, les odeurs du marchés, et jusqu'aux petites annonces de la presse locale. Il va tenter d'“entrer”, si rapide que soit son passage, dans la vie simple des simples gens. » Le groupe MIT réaffirme l'intérêt voire la nécessité du système touristique, de la pratique touristique et du touriste au cœur de ces derniers. En effet, il reconnaît « que les sensibilités au sein de [leur] équipe de recherche vont à la valorisation de la mobilité touristique et de sa démocratisation comme étant porteuse d'ouverture, d'élargissement des horizons individuels et sociétaux, d'échanges et de diversité, malgré ou peut-être à cause de la connaissance des limites, contraintes et tensions entourant le phénomène. De là à penser que le tourisme est l'avenir de l'homme, il n'y a qu'un pas... que nous ne franchirons pas » (MIT, 2005). Essayons de voir comment ces positionnements initiaux face aux critiques

---

<sup>88</sup> AMIROU considère qu'« accabler les seuls touristes actuels de tous les maux dont souffre le tourisme international reviendrait à faire la part trop belle au voyageur mythique d'antan. »

<sup>89</sup> Le parallèle peut être fait ici avec la distinction entre « voyagé » et « voyageur », « catégorisation basée sur le fait d'être actif ou inactif, sous-entendu que l'homme au cours du voyage épouse les deux rôles » proposée par ZWEIG et reprise par LEVY (2004).

du système touristique se retrouvent dans leur argumentaire sur la mise en marché du système touristique, et l'émergence de "nouvelles" pratiques touristiques, leurs arguments respectifs se faisant écho pour parfois se rejoindre (!).

### ***La positivité d'une pratique touristique marchande ?***

Un des items principaux abordés dans l'une ou l'autre des positions est celui de l'imbrication entre système touristique et système marchand. Le groupe MIT pose le tourisme comme l'invention ou plutôt la transformation « moderne » (au sens précédemment définie) du voyage vers la prestation organisée. Le tourisme correspond à la vision organisée et/ou massifiée du voyage, la prestation fait partie intégrante de la pratique touristique et du système qui l'accompagne, en ce sens où le tourisme a débuté dès lors que des infrastructures et des prestations touristiques ont existé. CHRISTIN fait de même dans sa définition du tourisme puisqu'il le considère comme « le résultat d'une ingénierie sociale dédiée à l'aménagement de l'espace et à l'organisation d'offres commerciales adaptées ». Pour MICHEL, le recoupement est moins « direct » : il reprend les mêmes référents historiques du Tour, de la jeunesse aristocrate anglaise, etc. mais il existe dans sa démonstration une sorte de superposition, de flou (volontaire ?) entre tourisme et voyage. Ou plus précisément, il semble qu'il pense le tourisme dans la continuité du voyage<sup>90</sup> et que le tourisme n'est pas (anthropologiquement) le pendant commercial, économique du voyage. Ainsi, contrairement au MIT et à CHRISTIN, pour lui, ce n'est pas la société moderne fordiste qui crée le tourisme. En revanche, le fonctionnement de cette société poussé à son paroxysme induit le « dérèglement » du système touristique et/ou du voyage.

Malgré ces divergences, CUVELIER (1998) est mobilisé dans les deux cas pour parler de cette interconnexion tourisme, fordisme, commercialisation. MICHEL en retient que : « du voyage pour apprendre au voyage pour se soigner, du voyage temporel élitiste et individuel à l'aventure matérielle démocratique et organisée, l'art et la manière de voyager sont en mutation constante au gré des conditions socio-économiques qui conditionnent les avancées de nos sociétés » (MICHEL, 200). Le MIT, quant à lui, retient que « loin de n'avoir qu'un réflexe à une offre de marché, le touriste

---

<sup>90</sup> Dans « Désirs d'ailleurs – le voyage commence là où s'arrêtent nos certitudes... », il utilise précisément cette expression : « Le tourisme est une extension du voyage. »

agit avec intentionnalité (...). Le modèle offre et demande semble particulièrement mis à mal dans le cadre du tourisme, au point que certains économistes n'hésitent pas à remplacer le couple offre/demande par la notion de pratiques » (MIT, 2002).

Comme pour l'opposition touriste-voyageur, malgré un constat partagé sur la pertinence et l'intérêt des conclusions des travaux de CUVÉLIER dans l'interprétation du système touristique contemporain, leurs conclusions divergent (cf. figure 15). Alors que les uns considèrent l'industrialisation du tourisme comme la suite logique, voire le point de départ du système touristique, les autres estiment que cette dernière implique une perte d'intérêt de la pratique touristique. Faisant rimer l'industrialisation avec commercialisation et organisation, ils en concluent la perte de l'improvisation spontanée ; improvisation qui serait une des conditions sine qua non de la rencontre, du partage de l'altérité, principes fondateurs et formateurs du voyage ou du tourisme « originel ». Ainsi, pour MICHEL (2000) : « le voyageur se voit happé par la globalisation et d'aucuns circulent et se déplacent sur la planète comme d'autres font leurs courses au supermarché », ce que surenchérit CHRISTIN (2008) en estimant que « si le voyage est philosophie, le tourisme est économie, autant que possible profitable. (...) [Ainsi] l'or du voyage [est] menacé par le fric touristique. »

A l'opposé, pour le MIT, cette standardisation du tourisme introduit des « sas d'altérité » pour permettre aux touristes d'apprendre la rencontre. « Le voyage organisé serait le « moindre mal » (...) [et] il ne bride pas bien au contraire la curiosité de la population. » (MIT, 2000). Car, pour eux, penser cela ce serait « croire que le marché gouverne (...) les pratiques des lieux vers lesquels les touristes affluent. Ce ne serait pas tenir compte de la liberté exercée par chacun d'entre nous et des arbitrages opérés pour choisir telle ou telle destination » (MIT, 2000).

Au-delà de l'intérêt heuristique, l'identification de ces différents positionnements est d'autant plus utile dans notre démonstration que l'on s'intéresse à une notion (l'itinérance) dont le millefeuille englobe des pratiques que nous avons identifiées comme relevant autant du voyage que du produit touristique.



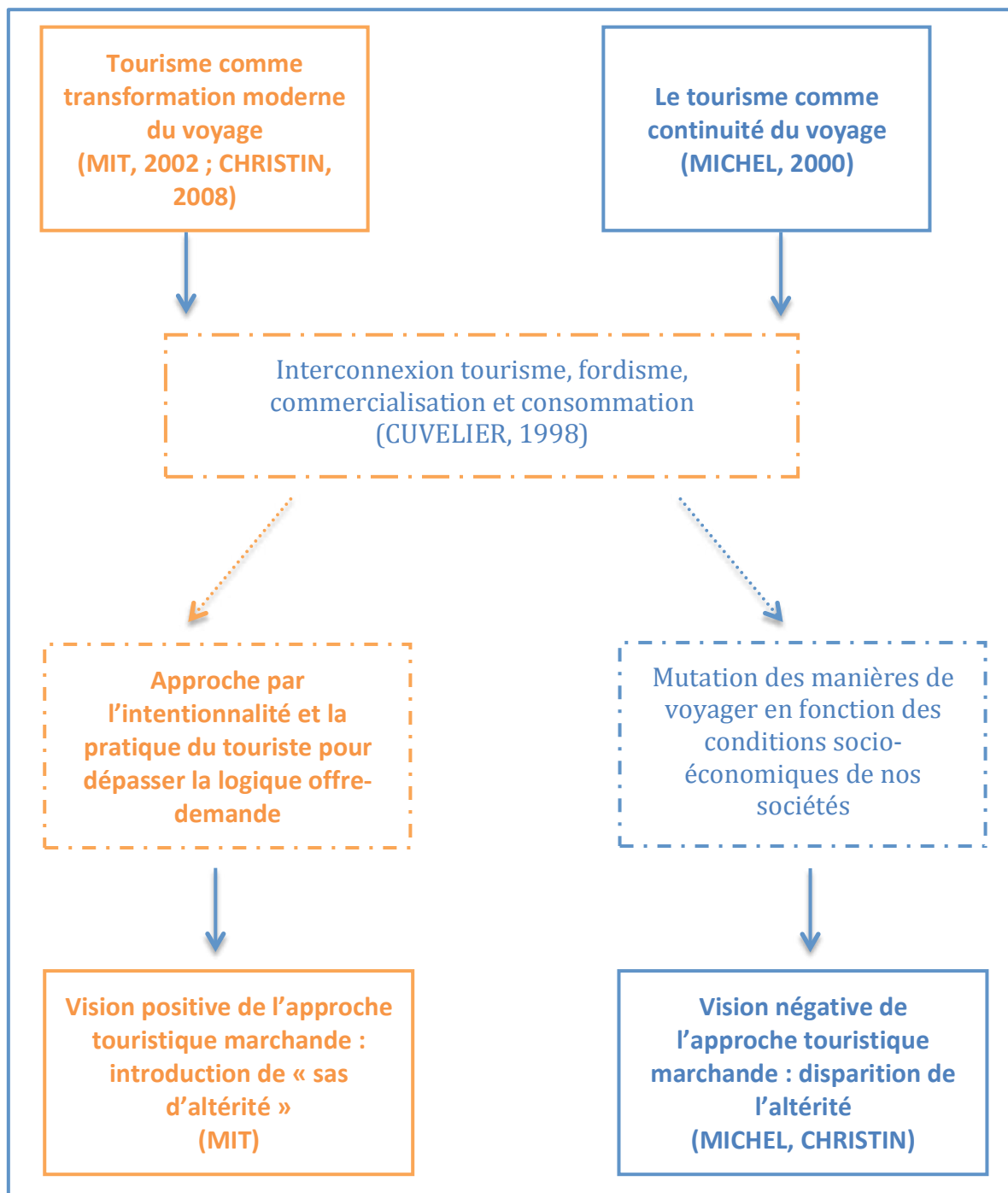


Figure 15 : Deux postures face à la pratique touristique marchande (BERTHELOT, 2012)

### ***Tourisme(s) éthique(s) et évolutions des formes de tourisme, quels signaux faibles perçus ?***

Le dernier point d'achoppement que nous borderons entre la posture du MIT et celle de MICHEL<sup>91</sup> est celui concernant le ou plutôt les tourismses « dits alternatifs ». Face à ces formes de tourisme, tous deux concluent qu'il s'agit d'un détournement, d'une escroquerie ! Mais alors que le premier l'attribue aux intellectuels, l'autre accuse l'industrie touristique.

En effet, pour le MIT (2002), « la touristophobie à l'égard du tourisme international dans les pays en développement est une forme de catharsis sociale sur fond de culpabilité de l'homme blanc. ». Dans cette vision, le discours négatif des acteurs de ce type de tourisme sur les impacts du tourisme classique ou de masse est considéré comme culpabilisateur pour le touriste lambda. Et il correspondrait à « la défense des intérêts [d'une] catégorie de la population [les intellectuels, qui] avance masquée ». Dans ce cas, le MIT n'hésite pas à critiquer l'aspect (sur)commercial du tourisme où « tout est fait pour nous faire cracher au bassinet, le système actuel culpabilise volontiers le consommateur et le touriste n'y échappe pas, qui est fréquemment accusé de dégrader l'environnement (...), mais aussi de manquer de pudeur dans sa fréquentation de sociétés exotiques et pauvres » (MIT, 2005).

En revanche, si MICHEL considère l'idée de départ du tourisme éthique comme alternative et originale. Elle offre selon lui surtout « des possibilités bienvenues aux spécialistes de l'industrie touristique, résolument intéressés par l'exploitation de ce nouveau créneau. La démocratisation de l'aventure conduit à davantage de contact, rarement de rencontre harmonieuse, entre nature surexploitée et nature inviolée. » (MICHEL, 1998). La vraie alternative selon MICHEL serait donc une « façon différente de voyager, consciente et respectueuse de l'altérité, avec un touriste-voyageur (...) acceptant pour de bon « la pluralité des mondes » (...). » (MICHEL, 2000). En revanche, pour le MIT, pas besoin de réfléchir à des alternatives au tourisme de masse car, nous l'avons déjà vu, selon leur vision ce dernier se suffit à lui-même.

---

<sup>91</sup> Ici le positionnement de CHRISTIN ne sera pas abordé car ce dernier ne propose pas une réflexion sur un tourisme alternatif mais bien une alternative au tourisme comme l'énonce clairement le titre de l'ouvrage le « Manuel de l'antitourisme ».

### ***Des éléments de positionnements aux éléments constitutifs des mythes respectifs***

Cette comparaison étant terminée, nous voudrions, même si cela peut paraître incongru défendre ici la complémentarité de ces approches tout comme leurs limites réciproques. L'une étant le miroir de l'autre, plus que s'opposer, elles se complètent. En effet, si l'approche de MICHEL et de CHRISTIN permet d'aborder les dérives potentielles d'un système en évolution, celle du MIT permet de réaffirmer les intérêts de « base » du tourisme. Mais étant toutes deux poussées à leur extrême, elles ont le défaut de leur qualité : d'être parfois excessives sous peine de perdre en objectivité. C'est cela que nous souhaitons aborder à présent avant de passer à l'approche de BOURDEAU (2003).

Comme nous l'avons vu, la démarche du MIT est d'affirmer la positivité du tourisme, position qui parfois peut tendre à un certain protectionnisme<sup>92</sup> et être considérée comme étant réduite au « touriste "idéal" ou "angélique" dont la seule préoccupation serait d'atteindre à l'accomplissement de son "projet existentiel" » (DEWAILLY, 2006). Le MIT considère qu'en tant que pratique mobile, la pratique touristique est source d'émancipation pour l'individu et par extension pour la société (CERIANI G. et al., 2005). Il souhaite par une approche scientifique du système touristique prendre le contre-pied du dénigrement de celui-ci, qu'il estime être issu d'une dérive de certains intellectuels et/ou militants. Mais, dans cette analyse collective et rigoureuse, les tourisme(s) éthique(s) ne reçoivent pas le même traitement de faveur que le tourisme de masse. Pourquoi ne pas faire la même démarche avec le tourisme équitable qu'avec le tourisme de masse ? Ce type de tourisme ne correspondrait-il pas tout comme le tourisme de masse à une certaine époque, à l'air du temps et à un moment de lieu (MIT, 2005) ? Pourquoi ne pas reconnaître dans ces tourisms alternatifs, une nouvelle véritable intentionnalité qui certes rompt avec la vision moderne de l'association « tourisme – recreation » pour préférer dans une certaine mesure celle de « tourisme – militantisme » ? Certes, tout comme pour le tourisme de masse, ce type de tourisme a bien des effets contre-productifs, une appropriation et une application faites par certains acteurs que nous pourrions qualifier parfois de déviantes par rapport aux

---

<sup>92</sup> Nous pensons ici, en particulier, à la question du tourisme sexuel, sur lequel le MIT va jusqu'à écrire: « Un pédophile qui utilise les réseaux touristiques est déjà un pédophile ; il ne le devient pas par le fait d'être touriste. » (MIT, 2005) Il ne s'agit pas de remettre en question la vérité de cette assertion. Mais, tout comme il paraît difficile d'ignorer les critiques actuelles face à la mobilité, il paraît aussi difficile de nier celles portant sur le tourisme et plus que de les renier toutes en bloc.

intentions de départ et donc des impacts négatifs ; mais pourquoi ne pas appliquer la même grille de lecture que pour le tourisme de masse i.e. d'abord chercher à défendre les aspects positifs de la démarche plutôt que de se focaliser sur ses dérives ?

Un autre point d'achoppement dans la démarche scientifique du MIT est la notion pourtant séduisante et stimulante de la nécessité de sas pour s'habituer à l'altérité ; nécessité entre autres permise par les aspects de standardisation du tourisme de masse. Mais cette dernière nous semble mettre en défaut un autre principe défendu par le MIT : le principe d'égalité des différents types de tourisme (organisé ou non). Car si on renverse la proposition de sas d'altérité, ne reviendrait-elle pas à considérer que le but ultime est de supprimer tout sas pour arriver à force d'habitude et d'apprentissage (MIT, 2002) à une pratique d'un tourisme sans sas ? Or cette dernière ne serait-elle pas la pratique libre et autonome défendue par MICHEL et CHRISTIN ? Et ne reviendrait-on pas d'une manière autre, à la question des différents types de tourisme ? En d'autres termes, ne se rapproche-t-on pas d'une proposition a priori défendue par MICHEL et CHRISTIN et rejetée par le MIT, celle du tourisme à la fois producteur mais aussi protecteur ou filtreur d'altérité ? Ainsi, avec des mots que n'utiliseraient certainement pas l'équipe MIT, peut-on considérer, en poussant cette logique jusqu'au bout, que le tourisme de masse ou standardisé est un tourisme pour apprenti touriste ou plutôt pour touriste en apprentissage d'altérité ? Ces arguments et interrogations, renforcés par l'analyse proposée par DEWAILLY (2006), tendent à légitimer la caractérisation de la posture du MIT comme étant celle de *la défense de la valeur positive du tourisme (de masse)*.

De son côté, MICHEL écrit régulièrement (peut-être pour mieux s'en convaincre) la nécessité de dépasser la dichotomie touriste-voyageur et cesser d'attribuer à l'un des vertus positives et à l'autre des vertus négatives. Parallèlement, il oppose de manière récurrente ce qu'il nomme le vrai sens du voyage : « la spontanéité, l'ouverture, l'accidentel, l'exceptionnel, la rencontre, etc. » (MICHEL, 2003) et l'« enfermement dans le voyage organisé » (MICHEL, 2003) qui réduirait le voyage à un simple déplacement<sup>93</sup>. Or, le flou qu'il entretient (volontairement ou non) entre tourisme et voyage peut parfois laisser penser qu'il réserve le terme *voyage* lorsque la mobilité

---

<sup>93</sup> On peut noter ici la proximité avec les conclusions de Kaufmann sur la nécessité de la distinction entre être mobile et se déplacer.

respecte le *vrai sens du voyage* et celui de tourisme lorsque la mobilité se fait dans le cadre d'un voyage organisé. Ce qui reviendrait, si ce n'est à la dichotomie touriste-voyageur, du moins à celle de tourisme-voyage. Sans doute sa démonstration gagnerait-elle d'avantage en lisibilité et acceptabilité pour certains si, quelque part les conditions d'existence d'une pratique libre et autonome étaient interrogées. Cette dernière n'est-elle pas envisageable grâce aux infrastructures qui ont été développées dans le cadre de la standardisation touristique ? Pour illustrer ce hiatus dans la démonstration, le parallèle peut être fait avec les vertus de liberté, d'autonomie, de non-hiérarchie qu'il attribue au nomade, sa figure emblématique du vrai sens du voyage (MICHEL, 2004 ; 2005) qui, comme le montre très bien GAGNOL (2009, cf. supra), relève plus de l'ordre du mythe que de la réalité. C'est pour cela que nous qualifierons la posture de MICHEL de *défense de la valeur positive du voyage* à laquelle nous associerons CHRISTIN, du fait des recoupements précédemment décrits.

Ainsi, la *défense de la valeur positive du tourisme (de masse)* pour le MIT et la *défense de la valeur positive du voyage* pour MICHEL et CHRISTIN semblent parfois plus relever d'une position éthique ou idéologique (DEWAILLY, 2006) que d'un positionnement scientifique. Et, au-delà des intérêts réciproques de chacune des positions, l'une comme l'autre nous semble pouvoir être complétée, par une approche basée sur le *dépassement du mythe touristique* (BOURDEAU, 2003). D'autant plus que l'itinérance donne tour à tour de l'importance au proche par le réinvestissement du local et de la proximité puis une valeur ajoutée au lointain à travers les itinérances au long cours. Elle participe ainsi à une tentative de conciliation entre recherche d'altérité rimant avec lutte contre le repli sur soi et recomposition des valeurs avec intégration dans les pratiques récréatives de responsabilité environnement citoyenne, de solidarité, etc. Elle concilie alors l'approche défendue par ceux qui prônent l'éloge de mobilité portée dans l'analyse des pratiques récréatives par les ouvrages du MIT et l'approche défendue par ceux qui s'interrogent sur le sens et les valeurs de la mobilité traduite notamment par CHRISTIN dans l'analyse des pratiques récréatives.

### 1.1.2. Emergence des arrangements et dépassement du Mythe touristique

Pour approcher le phénomène tourisme, BOURDEAU s'appuie sur une définition proposée par URBAIN (1993) : « système d'itinérances et de destinations à travers lequel les cultures récapitulent, expriment, échangent et valorisent les signes emblématiques de leur identité et de leur différence. » Bien que privilégiant l'entrée culturelle et considérant la pratique touristique ancrée dans les imaginaires, puisque porteuse de sens, de valeurs et de représentation, il ne nie pas l'importance des autres dimensions du système touristique : économique, sociale et en particulier spatiale (BOURDEAU, 2003).

Tout comme le groupe MIT, il constate une montée en puissance des critiques du système touristique, reprenant d'ailleurs volontiers à son compte le constat d'un « désenchantement » contemporain des lieux touristiques. Plus encore, il estime que la « crise du tourisme » (BOURDEAU, 2007) est globale puisque démographique (vieillesse de la population), climatique (effet de serre), énergétique (« fin du pétrole »), économique (précarité), identitaire (altérité anxiogène, culpabilité), sanitaire (pandémies) et sécuritaire (attentats sur les lieux touristiques). Jusque-là rien de très novateur, mais c'est l'interprétation faite à partir de ce constat de crise, qui nous paraît plus stimulante pour la suite de notre réflexion. Puisque face à celui-ci, il ne cherche pas à démontrer le bien-fondé de ces critiques, mais à prendre du recul par rapport à ces dernières. Et il nous invite à les lire comme autant de signaux (plus ou moins forts) du dépassement de l'utopie et de l'uchronie touristique (BOURDEAU, 2003).

Ainsi, la montée en puissance des critiques du phénomène touristique, les pratiques émergentes telles que le tourisme des lieux ordinaires, le non-départ choisi ou le travail pendant les vacances (Woofing) sont les marqueurs de la mise à mal de « l'imaginaire de coupure entre la bulle récréative et l'environnement extérieur » (BOURDEAU, 2006) : la fin de l'îlot touristique jusque-là nourri, notamment par les *rites de passage et d'inversions* chers à AMIROU (1993). Selon ce raisonnement, penser le tourisme comme une rupture entre un *ici* urbain rimant avec « aliénation professionnelle, difficultés économiques, contrôle social, encombrements, échecs urbanistiques, pollution, bruit, insécurité, temps compressé, cloisonnement des rapports sociaux » et un ailleurs naturel aux représentations et vertus antithétiques,

n'est donc plus suffisant, bien qu'encore opérant dans de nombreux cas, pour comprendre les jeux et enjeux du tourisme contemporain<sup>94</sup>. Comme solution à cette impasse, BOURDEAU (2003) propose la figure de *l'entre-deux*, qui permet de « dépasser l'insuffisance de la pensée dialectique à rendre compte des effervescences contemporaines qui brouillent l'opposition ici-ailleurs. »

Cette approche compréhensive du système touristique contemporain permet d'une part de sortir du débat classique sur les bienfaits et les méfaits du tourisme et d'autre part de donner une grille de lecture opérante des signaux faibles présents dans les pratiques récréatives. A ce titre, elle ouvre une voie de *l'entre-deux* dans l'observation du champ touristique entre *la défense de la valeur positive du tourisme (de masse)* et *la défense de la valeur positive du voyage*, celle du postulat du *dépassement du Mythe touristique* (BOURDEAU, 2003). Cependant, il existe bien une complémentarité des trois approches, chacune donnant à voir une part d'intelligibilité du phénomène récréatif.

#### 1.1.3. Ce que nous retenons : le tourisme, une mobilité contemporaine

Au vu de ces propositions, nous retenons que le tourisme est un phénomène complexe de l'ordre du système d'acteurs, de pratiques et de lieux (MIT, 2002). En ce sens, il ne peut être réduit à un simple déplacement (MICHEL, 2003) et peut être considéré comme une mobilité contemporaine. Du point de vue socio-historique, il est lié à la société du travail. Et le développement du tourisme de masse est inéluctablement lié au développement industriel de ce système. Mais bien d'autres aspects culturels, sociaux notamment à travers la dimension d'altérité sont en jeu dans le système touristique. Et il faut ainsi distinguer la subjectivité des touristes de l'objectivité des promoteurs/aménageurs et développeurs (CHRISTIN, 2008). Trois grands positionnements ont été identifiés pour analyser ce phénomène : celui de *la préservation du mythe touristique* (MIT, 2002, 2005), celui de *la défense du mythe du voyage* (MICHEL, 2000 et CHRISTIN, 2008) et celui du *dépassement du mythe touristique* (BOURDEAU, 2003, 2006). Les deux premiers s'opposent pour parfois se rejoindre dans l'analyse critique de l'opposition touriste-voyageur, la pratique touristique marchande et les formes de tourisms éthiques. L'une permettant de

---

<sup>94</sup> Clin d'œil par rapport à l'ouvrage la montagne, terrain de jeux et d'enjeux

réaffirmer les intérêts de « base » du tourisme, l'autre d'aborder les dérives potentielles des évolutions contemporaines de ce système. Mais leurs logiques parfois poussées à l'extrême, se font parfois au détriment de leur objectivité. Ne se positionnant pas en termes de positivité face aux critiques actuelles du tourisme ou face à l'évolution de ce système, BOURDEAU (2003) nous invite à les lire comme autant de signaux (plus ou moins forts) de dépassement de l'utopie et de l'uchronie touristique (BOURDEAU, 2003). Ainsi, telle la figure de l'entre-deux qu'il mobilise comme grille de lecture, en particulier pour comprendre le brouillage de la dialectique ici-ailleurs, cette position permet de lire « la montée de référence et de formes d'arrangements et d'ambiguïtés de l'ordre de l'intermédiaire, de l'ambiguïté, du "pivot" » (BOURDEAU, 2003).

### **1.2. Des grands jeux d'opposition à l'entre-deux comme grille de lecture des pratiques récréatives visibles en creux ?**

Dans son approche de la randonnée comme pratique touristique alternative, LAPOMPE-PAIRONNE (2008) a bien montré le potentiel explicatif des « grands jeux d'opposition » : *touristes et voyageurs, sédentarité et itinérance, concentration et diffusion, activité et passivité, espaces ouverts et espaces fermés*. Il les mobilise comme cadre théorique non pas pour « dichotomiser, mais faire une synthèse des dichotomies couramment employées dans le champ de la recherche en tourisme. » Fort de ce cadre d'analyse, il démontre de manière convaincante et opérante la possibilité de lire le tourisme de randonnée en Languedoc-Roussillon comme un tourisme alternatif « inverse » au tourisme de masse. Mais, si ce cadre théorique a toute sa légitimité pour certaines pratiques, BOURDEAU (2003) a montré que l'appliquer de manière linéaire à toutes les pratiques récréatives contemporaines équivaut à lisser les évolutions qu'elles proposent. On reprendra à notre compte avant de le poursuivre, le *florilège d'exemples* qu'il cite pour montrer la « montée en puissance de la référence de l'entre-deux » : les « *aventuriers immobiles* » (MAFFESOLI), la banalisation des espaces d'apprentissage de l'ailleurs : écoles d'escalade ; parcs de cascades gelées ; parcours acrobatiques forestiers et bientôt aquatiques, touristification des lieux ordinaires, hybridation des fonctions résidentielles et touristiques. Ainsi, grâce à cette figure de l'entre-deux et au positionnement de dépassement du mythe touristique, nous analyserons le rapport particulier à la *norme* touristique et à la mobilité que proposent certaines pratiques récréatives tant personnelles que professionnelles.



***La dichotomie voyageur-voyagé comme première grille de lecture***

Pour dépasser la dichotomie touriste-voyageur, LEVY (2004) en s'appuyant sur Stéphane Zweig propose l'opposition voyageur-voyagé, « catégorisation basée sur le fait d'être actif ou inactif ». Suivant cette grille de lecture, les voyageurs sont « pourvus d'un plan de voyage. [...] On pourrait ajouter que les stimuli rencontrés au bord du chemin sont si soigneusement répertoriés et planifiés par les agences de voyage et les guides qu'ils entraînent généralement un réflexe de Pavlov photographique [...]. Le voyageur se laisse guider par un interprète qui le prend en charge [...] et qui agit comme un filtre entre le touriste et le paysage ou l'autochtone. [...] Le voyageur n'a donc pas de contact spontané avec l'autochtone ni d'expérience directe, personnelle avec le lieu visité ou ses habitants, tout est médiatisé par la présence d'un guide. » Le voyageur est, quant à lui, « actif, indépendant, (et) doit chercher et parfois souffrir avant de découvrir un lieu qui le comble ». Il opère une « rupture avec le rythme et la manière de vivre sédentaire ». Il est donc davantage dans une recherche de déracinement contrairement au voyageur qui serait davantage dans un "simple" éloignement. Cette grille, en introduisant la dimension personnelle, permet de dépasser une logique d'analyse par la "simple" opposition entre pratique indépendante et pratique marchande. Mais elle reste dans une logique de dichotomie, de dualité qui nous semble mise à mal par certaines pratiques contemporaines.

***Le Couchsurfing, comme arrangement entre lieu de vie et lieu récréatif***

En analysant la pratique du Couchsurfing autrement dit celle des réseaux sociaux d'hospitalité, SCHEOU (2012) montre qu'elle peut être lue comme un signe de la postmodernité<sup>95</sup> (et non comme une pratique subversive). S'appuyant sur le travail de

---

<sup>95</sup> Il retient les caractéristiques suivantes de la postmodernité : « -la prépondérance du présent et de l'instant, de l'immédiat, le sentiment de puissance généré par l'illusion d'ubiquité, l'affranchissement face au temps qui nous placent en position d'insécurité ontologique et génèrent une crise de l'identité, crise qui se traduit par la fragmentation identitaire, la perte de sens de la continuité temporelle et du sens à donner à sa vie, la recherche permanente de la nouveauté, de l'intensité, de l'excitation pour elles-mêmes.

- la fin de la distinction entre culture populaire et culture élitiste, entre apparence et réalité et la tendance à l'esthétisation de la vie quotidienne

- l'abandon des ambitions universelles en faveur d'un modèle multiple, fragmenté, multilocal où chaque individu constitue un tout. »

Paula Bialski, SCHEOU caractérise les couchsurfeurs comme étant « en situation fréquente de mobilité, (...), cherchant à s'extraire de la pesanteur du temps et du lieu où ils vivent (...), en recherche de développement personnel à travers des "post-amitiés", des amis "à bénéfice instantané" ». La transposition d'un « comportement de consommateur optimisateur à la sphère des relations sociales » est, selon SCHEOU la deuxième composante de la postmodernité de couchsurfeur puisqu'elle équivaut à « satisfaire l'addiction postmoderne à l'instantané et à l'immédiat, et la demande compulsive d'intimité ». De plus, les couchsurfeurs transforment en "produit touristique" des lieux ordinaires, intimes. En prenant la terminologie de LEVY, il ne s'agit pas d'une hospitalité recherchée par *le voyageur* car elle n'est ni totalement imprévue (elle nécessite de choisir et de prévenir la personne accueillie) ni totalement gratuite (car elle nécessite un cadre, des normes et un retour de proposition d'hospitalité.). Mais il ne s'agit pas non plus d'un produit touristique classique balisé et sans imprévu, puisque cette pratique s'immisce dans l'intimité de l'accueillant avec tous les "risques" que cela comporte. Ainsi, cette pratique qui brouille les pistes entre produit, relation amicale, consommation, expérience existentielle, etc., ne peut être comprise de manière satisfaisante par l'opposition voyageur-voyagé. Alors pourquoi ne pas préférer un entre-deux ou plutôt le triptyque : *consommateur, pratiquant et habitant* ?

Ce triptyque permet en effet de reprendre le rapport particulier au sens donné à la pratique et à la découverte proposé dans l'opposition "voyageur-voyagé", en y ajoutant le rapport à l'espace, au déplacement et au lieu de pratique (voir figure 16). Le terme *consommateur* n'est pas ici à prendre au sens strictement commercial mais bien en terme d'intentionnalité et de positionnement au regard de la structuration de sa pratique : « je souhaite me laisser porter » versus « je souhaite prendre en main mon activité ». Ainsi, le *consommateur* est celui qui reprend le plus de caractéristiques du visiteur. Le cheminement intentionnel du *consommateur* se rapproche de la ligne droite de point en point pré-déterminé dont le but est d'arriver à destination, contrairement à celui des "pratiquants" ou "habitants" plus réticulaire et construit au gré du "hasard", car non fixé par un point d'arrivée préalablement déterminé. Au regard du rapport à l'intentionnalité de la pratique et du rapport à la découverte, *le pratiquant* et *l'habitant* reprennent quant à eux les caractéristiques du voyageur. Ils souhaitent mener leur propre pratique au gré de hasard et des rencontres. Mais *le pratiquant* brouille les frontières entre pratique touristique et pratique du quotidien,

introduisant une remise en question de la "proximité" comme condition *sine qua non* de la "familiarité". Via des pratiques répétitives ou récurrentes, les lieux extraordinaires ou temporaires peuvent ainsi devenir des lieux familiers (ex : gare, aéroport) (STOCK, 2005). A l'instar des "hippies" avec la "destination Katmandou" (CERF, 1974) ou des premiers pèlerins sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, ils ne consomment pas un produit touristique mais participent souvent à la construction d'un mythe touristique et donc potentiellement à la création d'une nouvelle destination. Destination pouvant prendre une forme linéaire d'itinéraire, ou réticulaire (réseaux de sentier). A l'instar des couchsurfeurs, *l'habitant* se distingue *du pratiquant* en intégrant la pratique récréative comme mode de vie et n'opère donc plus de distinction entre lieu de pratique et lieu de vie. On pense notamment aux travailleurs saisonniers évoqués dans le chapitre 2, qui vivent la moitié de l'année au Maroc. Mais on peut aussi citer le phénomène des migration d'agrément (BOURDEAU *et al.*, à paraître) qui consiste à correspondre son lieu de vie à son lieu de pratique récréative.

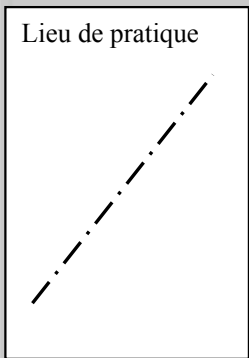
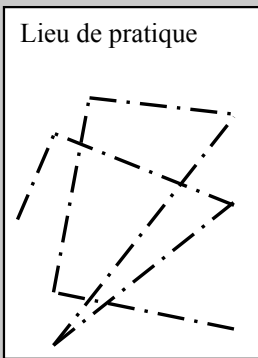
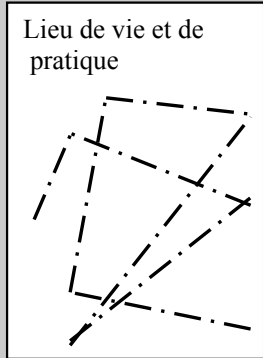
	Consommateur	Pratiquant	Habitant
Intentionnalité de la pratique	Voyagé	Voyageur	Voyageur
Rapports au déplacement	Destination	Cheminement	Cheminement
Rapport à l'espace	Ligne	Réseau	Réseau
Rapport à la découverte	Prévision	Improvisation	Improvisation
Rapport au lieu de pratique	Distinction lieu de vie et lieu récréatif	Distinction lieu de vie et lieu récréatif	Mixage lieu de vie et lieu récréatif
Forme intentionnelle de la pratique			

Figure 16 : Distinction Consommateur, Pratiquant, Habitant d'après la distinction Voyageur-Voyagé (BERTHELOT, 2012 d'après LEVY, 2004)

### ***Le Woofing comme arrangement entre pratique récréative et travail, pratique récréative et engagement, militantisme***

Dans un registre un peu différent du Couchsurfing, le Woofing et plus largement le *Volunteer Tourism*<sup>96</sup> met à mal la frontière entre pratique de consommation et expérience individuelle en introduisant une nouvelle dimension celle de l'engagement pendant les vacances ou encore celle du travail comme pratique récréative. Du fait de la motivation altruiste de cette pratique touristique, MUSTONEN (2005) s'interroge sur la correspondance de ce type tourisme à un pèlerinage postmoderne et en conclut que « la naissance d'un tourisme de volontaires représente le mélange de premodern et post-moderne ». Difficile d'interpréter cette pratique hybride en termes de dichotomie et pour la comprendre nous serions tentés de proposer un deuxième triptyque, celui de *visiteur, spectateur et acteur* proposé par BOURDEAU (2009). En référence au situationnisme et aux années 1960, il pointe que la notion de situation<sup>97</sup> « permet d'appréhender la demande et le vécu récréatif en termes de pratiques et d'expériences psycho-géographiques plutôt qu'en termes de consommation et de spectacle ». Elle attribue donc potentiellement au visiteur un rôle d'acteur autonome de cette expérience, et pas seulement de consommateur d'un décor ou de spectateur d'une mise en scène qui appauvrit le sens des situations récréatives » (BOURDEAU, 2007). Ainsi, alors que le triptyque *consommateur, pratiquant, habitant* permet de penser l'hybridation entre lieu de pratique récréative et lieu de vie, celui de *visiteur, spectateur, acteur* permet de penser les entre-deux qui émergent entre pratique récréative et travail ou encore pratique récréative et engagement, militantisme caractérisant d'autre part la fin du mythe touristique.

### ***De l'hybridation des pratiques personnelles à l'hybridation des pratiques professionnelles***

Jusqu'à maintenant, nous avons cité des hybridations concernant les pratiquants, mais BERARD (2010), à travers l'analyse des pratiques de professionnels du Vercors, montre que « des professionnels du tourisme cherchent (...) à redéfinir leur offre pour l'inscrire dans un modèle de durabilité économique certes, mais aussi et surtout environnementale et sociale. » Ce qui nous intéresse tout particulièrement dans cette démonstration c'est la mise en avant d'une volonté des professionnels « de centrer la prestation et l'offre

---

<sup>96</sup> Terme qui pourrait être traduit par tourisme de volontaire mais peu usité en France d'où la conservation du terme anglophone.

<sup>97</sup> « Moment de la vie, construit par l'organisation collective d'une ambiance et d'un jeu d'événements » (Internationale Situationniste n°1, 1958)

touristique sur le visiteur pris en tant qu'être humain, avec qui un échange, un partage est possible. La finalité est non plus seulement mercantile mais réside dans la situation d'échange qui se produit entre le visiteur et le visité. ». Plus encore, certains « orientent l'échange humain non pas seulement sur le mode de transmission de compétences "pratiques" (exemples : apprendre à descendre une piste de ski, à s'orienter dans la nature etc.). mais aussi et surtout sur la transmission de visions personnelles de la vie et de la société. A travers quoi ils promeuvent des valeurs liées à l'écologie, au respect, au vivre ensemble, ou encore à la spiritualité... » Un autre niveau d'hybridation est mis en évidence, proposant un entre-deux entre pratique professionnelle, pratique militante et/ou personnelle, redéfinissant ainsi le sens de l'expérience touristique et ses modalités. Cette hybridation nous semble être le symétrique de ce que BOURDEAU propose de lire à travers le triptyque *visiteur, spectateur, acteur*. En poussant plus loin l'analogie, nous sommes tentés de proposer le triptyque *Aménageur-développeur, Animateur, Acteur* pour analyser les hybridations des professionnels des pratiques récréatives.

Caractéristique des pratiques Caractéristique de l'offre récréative	Pratique personnelle	Pratique professionnelle
<b>Décor</b> (aménagement, équipement)	Visiteur	Aménageur - Développeur
<b>Spectacle</b> (animation, événementiel)	Spectateur	Animateur
<b>Situation</b> (Echange, partage)	Co-acteur	

Tableau 9 : Hybridations des pratiques récréatives personnelles et professionnelles (BERTHELOT, 2012 d'après BOURDEAU, 2009, 2007; BERARD, 2010)

### 1.2.2. De l'opposition drifter-backpacker aux arrangements des pratiques itinérantes contemporaines

Après ce premier panorama d'hybridations des pratiques récréatives, nous proposons de resserrer la focale pour se consacrer à des hybridations de pratiques récréatives dites « mobiles » ou plutôt itinérantes. Nous verrons comment la désormais « classique » pratique des *backpackers* (RICHARD G., WILSON J., 2004) peut être analysée en opposition temporelle et intentionnelle avec celles des *drifters* (COHEN, 2004). En effet, nous avons vu dans le second chapitre que l'itinérance est une pratique complexe et dialogique. Ainsi comment ses fondements se retrouvent-ils dans des

pratiques itinérantes contemporaines lointaines ou de proximité pour perturber cette dichotomie pour en proposer des arrangements (LUSSAULT, 2007 ; BOURDEAU, 2003) ?

### ***L'opposition drifter-backpacker et l'évolution post-moderne du voyageur***

Pour COHEN (2004), le *backpacker* est le symbole post-moderne de la mobilité récréative. Bien qu'ayant sa propre culture, ses codes, ses signes, il a été rattrapé par l'industrie touristique, ses services, ses produits, ses aménagements. Loin d'être resté à l'écart de la société, comme le voyageur des années 1960-70s qu'est le *drifter*<sup>98</sup>, le *backpacker* n'a pas de projet politique et ne considère pas son voyage comme une rupture, une revendication mais simplement comme un passage obligé pour sa construction personnelle (ouverture vers l'autre, recherche de soi, etc.). Le *backpacker* serait donc un *drifter* qui se serait laissé influencer par les modifications des valeurs de la post-modernité. Dans son voyage, il est à la recherche d'impressions d'authenticité et non d'une véritable authenticité ; de distinction sociale et de liberté alors que les pratiques s'uniformisent ; de plaisirs hédonistes, d'expérimentation et auto-accomplissements contrairement à « la personnalisation des modes de voyager » (personal individuation of travelling styles) des *drifters*<sup>99</sup>. COHEN note plusieurs changements qui tendent à valider l'estompement du rite de passage présent chez les *drifters*. Nous retiendrons certains d'entre eux : l'égocentrisme des *backpackers* sur leur propre "fun", leur plaisir et leurs expériences, qui limite la notion d'intégration dans une communauté ; l'émergence d'institutions, qui conduit à voyager « au sein d'une bulle empreinte de repères familiers » (familiar "environmental bubble") ; la diminution de la séparation avec le chez soi (home) via les cafés Internet ; l'accord, voire le soutien parental donné à ces voyages, qui ne sont plus considérés comme des ruptures ; une certaine habitude des locaux étant donné l'étendue du phénomène.

---

<sup>98</sup> Comme illustration de cette culture, on pense notamment aux ouvrages : *on the road* de KEROUAC et *l'antivoyage* de CERF, ou encore à la figure emblématique de MOITTESSIER pour le « monde de la voile ».

<sup>99</sup> Le parallèle peut être fait ici avec l'analyse proposée par CORNELOUP (1993) qui, pour comprendre les différents groupes de grimpeurs évoluant à Fontainebleau, a identifié (entre autres) deux mouvements bien distincts : les Californiens des années 1970 et le mouvement hédoniste des années 1980 et plus.

Une partie des caractéristiques esquissées précédemment pour définir le triptyque *consommateur, pratiquant, habitant* peut être reprise, ici pour synthétiser de manière efficace, quoiqu'un peu caricaturale, l'opposition *drifter/backpacker* (cf. Figure 17). D'après ce que nous venons de voir, l'intentionnalité du *drifter* se rapproche de celle *visiteur* défini par LEVY, à l'image de Muriel CERF ou de Sal Paradise de KEROUAC, car son voyage se veut une rupture avec la société et le monotonisme et la quotidienneté qu'elle représente. Même sans être dans une prestation marchande, le *backpacker* peut être rapproché du *consommateur*, en ce sens où il existe des points de repères à ne pas manquer listés dans les différents guides de voyage dont les illustres *Guide du routard* ou autres Lonely Planet. L'existence des « familial "environmental bubble" » induit aussi très certainement une diminution du contact avec les locaux. Ainsi, alors que le déplacement du premier, de l'ordre du cheminement se fait de plan en plan non identifié à l'avance, celui du second correspondrait plus à des déplacements de destination en destination à puiser dans le champ des possibles, i.e. les guides, sites de *backpackers* ou autres blogs. De plus, si la découverte du *drifter* se fait sans points de repère induisant un rapport à la découverte équivalent à de l'improvisation, celle du *backpacker* sillonnée de jalons serait plus de l'ordre de la prévision. Chez le *backpacker*, la durée du séjour bien que souvent étendue dans le temps, est aussi prévue à l'avance. Il existe donc toujours un "chez soi" où l'on prévoit de revenir parce qu'on souhaite s'y intégrer une fois cette expérience temporaire « validée<sup>100</sup> ». Caractéristiques qui ne se retrouvent pas chez le *drifter* puisque, comme l'a montré COHEN et comme l'illustre bien l'exemple de Muriel CERF, les mots d'ordre sont ici : rupture totale et opposition. Le retour ne fait donc pas partie du projet initial et bien souvent le voyage, ou plutôt le déracinement, devient un lieu en tant que tel (CHRISTIN, 2000).

---

<sup>100</sup> Ce terme un peu provocateur est ici utilisé de manière volontaire eu égard à l'exemple des écoles d'aventure proposée par NOLS (cf. <http://www.nols.edu/>) qui une fois l'expérience vécue, permettent de valider des crédits universitaires.

	<b>Backpacker</b>	<b>Drifter</b>
<b>Intentionnalité de la pratique</b>	Voyagé	Voyageur
<b>Rapports au déplacement</b>	Destination	Cheminement
<b>Rapport à la découverte</b>	Prévision	Improvisation
<b>Rapport au lieu de pratique</b>	Distinction lieu de vie et lieu récréatif	Mixage lieu de vie et lieu récréatif
<b>Rapport à la norme sociétale</b>	Eloignement temporaire Volonté d'insertion ultérieure	Déracinement plus ou moins total Revendication d'opposition

Figure 17 : Drifter et Backpacker, des rapports particuliers à la pratique, au déplacement, à la découverte, au lieu et à la norme sociétale (BERTHELOT, 2012 d'après RICHARD G., WILSON J., 2004)

### ***Des pratiques itinérantes contemporaines, des pratiques hybrides ?***

Alors que les pratiques du *drifter* et celles du *backpacker* peuvent être présentées de manière dichotomique, tout un champ de pratiques itinérantes contemporaines, même si elles sont loin d'être "majoritaires" d'un point de vue économique ou simplement numérique, viennent perturber cette opposition pour en proposer des arrangements en termes de *rapport au déplacement*, à la *découverte*, au *lieu de pratique*, à la *norme sociétale*. Le rapport au déplacement est le dénominateur commun de toutes ces pratiques, puisque nous le verrons une fois les exemples présentés, toutes proposent un "détournement" des notions de *destination* et de *cheminement*.

On peut ré-évoquer ici les exemples du collectif Ici-même ainsi que de Laetitia Bourquin, qui nous l'avons vu dans le chapitre 2, permettent de repenser la découverte en la réintroduisant dans la proximité et l'urbain. Ainsi, tel *le backpacker*, ils sont la prévision puisqu'ils naviguent dans des lieux connus, mais tel le *drifter*, c'est l'imprévision qui permet la découverte de ces lieux parcourus.

Parmi les pratiques contemporaines, les New Age Travellers proposent des arrangements entre pratique récréative et mode de vie (DELORME, 2001). Ils « sont apparus dans les années soixante-dix comme une figure importante de la contre-culture en Grande-Bretagne. Se déplaçant en bus ou en roulotte, ils sont généralement caractérisés par le nomadisme et l'organisation de festivals gratuits. » (DELORME, 2001). Ici, la pratique récréative culturelle des festivals se voit mixée à un mode de vie,



celui du nomade se déplaçant de spot en spot. A l'image du backpacker, il existe une vraie culture des New Age Traveller avec des normes, des codes, des valeurs et des spots à ne pas manquer (bien que pouvant être éphémères<sup>101</sup>). A l'image du drifter, il ne s'agit pas d'une pratique temporaire mais bien d'un choix de vie souvent en opposition, en marge de la société, comme le propose l'analyse de DELORME (2001) : « Leur mode de vie est interprétée sous l'angle de la marginalité choisie et revendiquée (...). » Ce choix de vie mobile ne va pas paradoxalement de soi dans une société pourtant considérée en mouvement. Puisque si les festivals qu'ils organisent donnent une part de récréative dans leur mode de vie, il faut aussi garder à l'esprit les répressions et expulsions dont ils font l'objet.

Le troisième arrangement que nous souhaitons soulever est celui entre pratique récréative et militantisme ; militantisme plus ou moins engagé, plus ou moins avéré, et oscillant entre simple affichage, besoin de justification et véritable revendication. A travers l'exemple de François Schneider, colporteur de décroissance (SCHNEIDER, 2008), c'est la pratique de la randonnée pédestre itinérante qui est utilisée comme « sa façon en cohérence [avec ses valeurs personnelles] et de manière ouverte avec le monde (...) de porter un message de revendication ». Citons pêle-mêle quelques exemples : les nombreux récits trouvés dans les carnets d'aventures<sup>102</sup>, le projet d'édition d'un guide pratique du néo-nomade<sup>103</sup>, et encore le projet ANTARCTI'KITE®<sup>104</sup> de traversée de l'antarctique en kite-surf se revendiquant comme un « défi exceptionnel » mais « se veut aussi écologique ». Contrairement au *backpacker* et au *drifter*, l'opposition ou plutôt les revendications contre la norme sociétale ne sont plus nécessairement associées à un déracinement plus ou moins total mais peuvent très bien se faire dans le cadre d'un éloignement temporaire. Ne peut-on pas lire ces pratiques comme une remise en question de la célèbre phrase d'Edgar Morin (1965) : « la valeur des vacances, c'est la vacance des valeurs » ? Et comme le contre-pied du slogan « Vacances j'oublie tout » utilisé de manière provocatrice par le Réseau Ritimo<sup>105</sup> comme titre d'un ouvrage de sensibilisation sur les impacts du

---

<sup>101</sup> A l'image du "festival" Burning Man, qui se déroule pendant une semaine dans le désert du Nevada, plus précisément dans le « non-lieu » temporaire nommé et créé pour l'occasion, Black Rock City, source : <http://www.burningman.com/>

<sup>102</sup> On pense entre autres au n°13, « Voyage nature » de l'automne 2008 et au Hors-série n°3, « Voyage écologique » du printemps 2008.

<sup>103</sup> Source : [www.lerevedelarbre.fr](http://www.lerevedelarbre.fr)

<sup>104</sup> Source : <http://www.brunosroka.com/info/wp-content/2008/05/DossierAntarctikite.pdf>

<sup>105</sup> Voir leur site : [www.ritimo.org](http://www.ritimo.org)

tourisme. Ces exemples ne montrent-ils pas aussi *la fin du rêve du voyage pour soi*<sup>106</sup> (CLOT, 2007) sans justification utilitaire pour l'Autre. Ici, le voyage pour soi ne va plus de soi et il faut lui donner un objectif, une revendication, quitte à ce qu'ils soient parfois galfaudés ou "fictifs".

Or, une des critiques actuelles de la dérive consumériste du tourisme<sup>107</sup> se caractérise par le fait que seule la destination fait rêver et non plus le cheminement vers celle-ci (CHRISTIN, 2008). Dans une société où l'on fait « l'éloge de la mobilité » (VIARD, 2006), le déplacement serait devenu la norme<sup>108</sup> et ne ferait plus partie de « l'ailleurs » mais bien de « l'ici » (PIOLLE, 2003). Par une analyse des pratiques contemporaines, MICHEL montre comment le mythe de la route s'effrite puisqu'on ne part plus en voyage vers un ailleurs indéterminé et flou. Mais bien souvent on voyage vers une destination précise et *a priori* bien identifiée. Le voyage commence là où le déplacement se finit, une fois arrivé à destination. Ainsi ces pratiques fondamentalement en mouvement, redonnent du sens et une valeur à ce cheminement et modifie par là même celle de la destination qui ne serait plus la seule destinée du voyage, approche pour l'essentiel perdue par le tourisme et le voyage (MICHEL, 2004 et 2005). De plus, ces pratiques entretiennent une relation dialogique entre itinéraire et errance. Alors que ces pratiques demandent de l'indépendance et de l'improvisation, le tourisme ou les pratiques de loisirs requièrent ou plutôt sont pensées de plus en plus sous l'angle de l'organisation et de la prévision (aussi bien du côté pratiquant, consommateur que du côté des aménageurs, professionnels). Ces pratiques brouillent les pistes du rapport à l'ailleurs. Elles introduisent un quotidien de l'ailleurs dans l'itinérance du lointain (TOLLIS, 2008). Et elles imposent de repenser l'ailleurs physique en introduisant via l'errance un ailleurs symbolique ou virtuel dans la proximité i.e. la découverte à côté de chez soi. A travers ces pratiques récréatives qui pourraient relever comme le suggère LUSSAUT (2007) de petits faits ou de signaux faibles, il semble que certains fondements classiques ou peut-être modernes de la

---

<sup>106</sup> Dans son ouvrage *100 ans d'explorations*, Christian CLOT distingue 4 périodes correspond à des modalités et des raisons de voyages distinctes, celle de *la nouvelle locomotion* de 1900 à 1945, celle de *l'insouciance* de 1945 à 1970, celle de *la fin du rêve* de 1970 à 1999, celle intitulée *vers un voyage nature* de 2000 à aujourd'hui.

<sup>107</sup> Interventions de Rodolphe CHRISTIN, Bertille DARAGON et Libéra BERTHELOT, séminaire « Tourisme et décroissance », 12 octobre 2007, MSH-Grenoble.

<sup>108</sup> Même si ces propos sont à nuancer car Franck MICHEL dans « auto-nomadie » montre que la positivité de la mobilité n'est pas valable pour tous. « Si le nomadisme devient une « valeur positive » pour les nantis, {...} les nomades sont progressivement devenus des errants. Le nomadisme qui survit est élitiste, tandis que l'errance devient le triste « privilège » des asociaux d'hier ou des exclus d'aujourd'hui ».

pratique touristique sont ici questionnés : l'ailleurs, la consommation, l'authenticité, la rupture, l'exotisme, la rapidité, la destination... Ainsi, tout comme nous avons vu qu'il était possible de faire le parallèle entre changement de mode de déplacement et figure sociétale, n'en est dit-il pas de même avec ces pratiques touristiques qui impliquent un autre rapport au temps, à l'espace et à l'autre. Une chose semble sûre, c'est l'insuffisance du terme "tourisme" pour expliquer ces arrangements : s'agit-il de post-tourisme (VIARD, 2000 ; URRY, 1990), d'après-tourisme (BOURDEAU, 2007), voire de formes récréatives transmodernes (CORNELOUP, 2007) ?

## **2. De l'obsolescence de certains concepts touristiques à l'intérêt du post-tourisme**

### ***2.1. Le post-tourisme comme grille de lecture des nouveaux rapports société-pratiques récréatives***

Quelle grille de lecture propose le post-tourisme pour lire les arrangements des pratiques récréatives contemporaines ? Cette grille de lecture est-elle mobilisée de manière homogène ? Est-elle pertinente et suffisante pour appréhender l'ensemble des évolutions contemporaines et récentes des pratiques récréatives ? Ce sont ces questions qui seront traitées avant de voir la pertinence de son application à la structuration du tourisme alpin.

#### ***2.1.1. Deux postures face au post-tourisme, une théorie à moyenne portée versus une théorie générale***

Les auteurs qui mobilisent la notion de post-tourisme (VIARD, 2000 ; URRY, 1990) en justifient le besoin par le constat d'une évolution globale de la société induisant une modification des comportements touristiques.

VIARD désigne par post-tourisme « les activités et les migrations humaines qui sont attirées par certaines régions touristiques mais sans que ces activités et ces hommes aient directement à voir avec le tourisme » (VIARD, 2000). Et il estime qu'aujourd'hui on ne peut « plus penser le tourisme sans intégrer ce que nous appellerons la dynamique post-touristique. » (VIARD, 2000). Pour expliquer cette dynamique, il se focalise sur deux transformations structurelles liées à l'apparition d'une société post-industrielle : l'avènement d'une économie à dominante de service et de connaissance ainsi que l'institutionnalisation d'une condition sociale positive de retraités. Par cette

entrée, trois caractéristiques du post-tourisme proposé par VIARD peuvent être retenues (GIRARD, 2012) :

1/ Sortir d'une lecture en terme de secteur spécifique et penser la perméabilité. Le tourisme et ses enjeux ne peuvent plus être restreints au "simple" secteur économique, mais doivent aussi être considérés comme partie prenante à « l'attractivité résidentielle pour les catégories d'acteurs qui désirent et peuvent choisir d'habiter, et parfois aussi d'ouvrir leur entreprise, dans un lieu qui satisfait aux valeurs touristiques. » (GIRARD, *op. cit.*).

2/ Donner de l'importance aux formes de tourisme fondées aussi sur le "simple" usage, la pratique des lieux et non uniquement sur le principe de consommation (directe) de service dédié. Du fait de la « spirale post-touristique », les services de la Santé, l'Education, la Culture (au sens restreint) i.e. la qualité de vie sont autant de facteurs pris en considération par la population post-touristique et pas simplement la présence de prestataires touristiques de l'hébergement, de l'encadrement, de l'information, etc..

3/ « La demande sociale d'archaïcité-typicité peut constituer un frein au développement du territoire. » (GIRARD, *op. cit.*). Autrement dit, contrairement au discours dominant le tourisme peut dans ce cas être contreproductif pour le développement d'un territoire. VIARD pense en particulier au Lubéron où les résidents secondaires sont majoritaires. On peut y ajouter parmi bien d'autres l'exemple de la vallée de la Vallouise, où l'association des amis de la Vallouise<sup>109</sup> regroupe d'anciens résidents secondaires aujourd'hui résidents principaux. Désormais à la retraite, nombre d'entre eux militent contre la plupart des projets d'aménagement et de développement de la vallée pour peu qu'ils touchent à son aspect "traditionnel".

URRY (2000) propose quant à lui de lire le post-tourisme comme une des manifestations du passage du modèle culturel de la modernité à celui de la post-modernité. Post-modernité qu'il définit<sup>110</sup> comme un processus de dé-différenciation des sphères segmentées de manière binaire dans la modernité telles que « sphère privée / sphère publique », « sphère familiale / sphère économique », et en particulier celles entre Loisir et Travail ou consommation et production et celle entre Culture (Art) et Economie. Ainsi, pour lire les pratiques récréatives (BOURDEAU, 2003) ou

---

<sup>109</sup> Association rencontrée dans le cadre d'une étude menée en 2003 sur l'évolution des pratiques touristico-sportives de la vallée de Vallouise (Hautes-Alpes) pour le réseau sportsnature.org

<sup>110</sup> En reprenant la théorie de LASH (1990), *Sociology of postmodernism*, London, Routledge.

recréatives (MIT, 2002), le terme "tourisme" « serait désormais très problématique parce que nombre de frontières ou de distinctions de la Modernité culturelle sur lesquelles reposait le tourisme se sont brouillées ou défaites, notamment celle qui différenciait la « culture » du « tourisme » et celle qui opposait l'espace-temps extraordinaire (celui du tourisme, [l'ailleurs]) à l'espace-temps ordinaire ([celui du travail, l'ici]). La post-modernité culturelle conduit ainsi au post-tourisme. » (GIRAD, *op. cit.*).

Malgré des portes d'entrée distinctes d'ordre économique (passage à une économie de service) et social (positivité sociale du statut de retraité)<sup>111</sup> pour VIARD (2000), et d'ordre culturel (passage à une postmodernité culturelle qui induit une dé-différenciation des sphères) pour URRY (1990), ces deux auteurs proposent une lecture commune de certains arrangements présents dans les pratiques récréatives actuelles. Le premier arrangement commun est celui concernant la dialectique « ici-ailleurs » puisqu'URRY (1990) parle d'hybridation entre "quotidien et exotisme" et VIARD (2000) de mixage entre lieu de vie, lieu de résidence secondaire, lieu de travail et aussi d'introduction de mode de vie "nomade" dans notre quotidien (VIARD, 2006). Cette grille de lecture englobante permet d'y inscrire certains des arrangements précédemment identifiés dont la ré-introduction de la découverte dans les pratiques itinérantes de proximité voire urbaines, le mixage entre pratique récréative ou plutôt culturelle et mode de vie proposé par les New age travellers. Le second arrangement commun rejoint la dynamique de néopratinisation constatée dans certaines stations des Alpes françaises (WOSNIAK; 2004). Il s'agit pour URRY (2000) de l'hybridation entre "authentique, naturel et gratuit" et "artifice, mise en scène et intéressé" et pour VIARD (2000) du besoin *d'archaïcité-typicité*. On rejoint, ici, l'analyse du glissement entre *drifter* et *backpacker*, sans proposer l'étape suivante qui serait celle de l'"acteur" du triptyque *visiteur, spectateur, acteur*.

L'entrée plus généraliste d'URRY le pousse à s'interroger sur la fin des modèles de pratiques stabilisées et unifiées selon les différentes classes sociales, voire la dé-différenciation sociale des pratiques post-touristiques, aspect du post-tourisme non traité par VIARD. Ce serait donc cet aspect en particulier qui impose de distinguer une théorie de longue et de moyenne portée (GIRARD, 2012). Autrement dit, dans un cas, le tourisme contemporain est qualifié dans sa globalité de post-tourisme en lien avec la

---

<sup>111</sup> Les aspects culturels sont sans doute plus présents dans *éloge de la mobilité* (cf. supra, sur les changements de valeur de la société mobile) mais pas directement reliés à la notion de post-tourisme.

post-modernité (URRY, 2000), dans l'autre, le post-tourisme « est réservé pour désigner un processus spécifique qui ne prend pas la place du tourisme mais s'y ajoute et vient élargir ses enjeux dans la structuration des territoires et dans les façons d'habiter le monde et non plus seulement de le visiter. » (GIRARD, 2012).

Ainsi, la notion de post-tourisme permet de lire certains des arrangements mis en exergue précédemment dans les pratiques récréatives contemporaines (entre lieu de vie et lieu récréatif ; entre pratique récréative et travail). Mais GIRARD (2012) soulève quelques ambiguïtés voire limites de la théorie du post-tourisme et propose pour les lever une autre notion : celle d'hypertourisme. D'autre part, le groupe CIT et en particulier BOURDEAU puisent "indifféremment" dans l'une et l'autre des théories ou plutôt mobilise la combinaison, l'addition des deux (VIARD et URRY) pour proposer la notion d'après-tourisme (BOURDEAU, 2009). Le trans-tourisme (CORNELOUP, 2010) propose d'aller encore plus loin pour appréhender une nouvelle culture récréative relevant plus du mixage que de l'hybridation. Quel est leur positionnement réciproque face à ces deux propositions ? Et quelles sont leurs propositions pour aller plus loin ? Ces propositions permettent-elles de penser les hybridations entre pratiques récréatives et engagement militant, et celle entre pratiques personnelles et pratiques professionnels ? Ces arrangements se retrouvent-ils dans d'autres pratiques itinérantes ?

### 2.1.2. Ne faudrait-il pas aussi parler d'hypertourisme ?

Parce qu'il considère la thèse du post-tourisme soutenue par URRY comme trop globalisante, et parfois contradictoire, GIRARD propose une autre grille d'interprétation des faits touristiques contemporains. Fort de son premier constat, il propose de limiter le post-tourisme « à désigner le fait que ce sont aujourd'hui les migrations résidentielles qui peuvent être motivées par les aménités touristiques des lieux » (GIRARD, op. cit.), ce qui revient selon lui à la thèse défendue par VIARD.

Dans la lignée de sa seconde critique, il propose de préférer le terme d'hyper-tourisme pour analyser l'évolution de certaines pratiques récréatives, en ce sens où « l'extension de la mise en tourisme des territoires sous toutes ses formes cumulatives plutôt qu'alternatives, l'expansion des pratiques touristiques dans toutes leurs diversités qui va avec une montée des éclectismes touristiques et le réinvestissement, socialement

sélectif, de l'espace-temps habité par l'esthétique touristique serait plutôt à comprendre comme une accentuation de la rationalisation restreinte dans le modèle civilisationnel de la croissance » (GIRARD, op. cit.). Au même titre que le post-tourisme, l'hypertourisme correspond à une partie des évolutions des pratiques récréatives en ce qu'elles ont d'hyper-moderne. Il rejoint ainsi les partisans de l'hypothèse d'une progression de la modernisation plutôt que sa fin (Giddens, Ascher, Augé, Lipovetsky). Le point commun de ces auteurs étant d'insister sur la dimension individualiste de la société, c'est-à-dire une individualisation croissante des rapports aux autres, aux objets, aux pratiques, à l'espace et au(x) temps...

Nous rejoignons GIRARD sur la nécessité de lever une certaine ambiguïté entre un post-tourisme assimilable à la fin d'un fonctionnement moderne ou fordiste à l'instar des pratiques résidentielles, et un post-tourisme assimilable à un hyper-tourisme, en ce qu'il accentue les traits de la modernité à l'instar du développement du low-cost. Mais nous préférons, plutôt que de réfuter l'approche proposée par URRY, considérer que nous sommes « plus dans une période de transition où différents stades « d'avancement » de la modernité se côtoient, donnant lieu à ces diverses interprétations et acceptions possibles. » (BERARD, 2010). Les tendances actuelles, comme le propose paradoxalement GIRARD, sont donc dans une phase d'« extension des modèles de pratiques touristiques plutôt que de la substitution d'une forme de tourisme par une autre. » Mais contrairement à sa proposition, nous ne considérons pas qu'il faille choisir entre l'hyper-tourisme et post-tourisme. A ce stade, ce sont bien les deux termes qui nous semblent nécessaires pour appréhender des évolutions distinctes, voire divergentes des pratiques récréatives. On rejoint la proposition qui tend à considérer la conjugaison de deux mouvements culturels : l'hyper(1) et la postmodernité(2) (CORNELOUP, 2009). Ces formes touristiques de l'hyper ou du post correspondent à une recomposition de la forme moderne du tourisme. Mais alors que le hyper-tourisme correspond à une fragmentation, une multiplication des pratiques récréatives modernes à l'instar de la « destination Dubaï », des center parks et aux autres croisières de luxe, le post-tourisme dont Paris-plage, les parks aventure et autres snowparks en sont des exemples probants, se lit sous l'angle de l'hybridation des caractéristiques moderne du tourisme.

Mais, comment ces changements socio-culturels hyper et postmodernes sont-ils repris au sein des formes culturelles récréatives (CORNELOUP, 2011) ? Et, quelle est la valeur

ajoutée explicative d'une nouvelle forme qui serait en émergence, celle de la transmodernité ?

### 2.1.3. ...Et aussi de trans-tourisme ?

La notion de transmodernité évoquée précédemment pour proposer un cadre de lecture des « nouvelles mobilités émergentes » est mobilisée par CORNELOUP (2006 ; 2009 ; 2011) pour dépeindre une forme culturelle en émergence dans les pratiques récréatives de montagne. Avant de définir les contours de cette forme culturelle transmoderne, cette dernière ne peut être définitivement comprise qu'en étant repositionnée au regard des autres formes culturelles existantes que nous donne à penser CORNELOUP<sup>112</sup> : modernes et postmodernes.

#### ***Cultures modernes et postmodernes pour penser la fragmentation des pratiques récréatives de montagne au cours du XXème siècle***

Pour aboutir comme nous le propose CORNELOUP au lien entre forme culturelle et pratiques récréatives (de montagne), nous reprendrons, ici, les caractéristiques de la modernité et la postmodernité déjà esquissées lors de la définition du lien entre phase de mobilité-déplacement et figure sociétale et reprecisées de manière plus ou moins éparsée tout au long de notre raisonnement. Comme précédemment, nous ne nous attarderons pas sur la phase dite « traditionnelle » ou simplement en guise de comparaison pour mieux illustrer les changements.

La montagne considérée comme le lieu de tous les dangers (DEBARBIEUX, 1998) dans les sociétés dites traditionnelles et prémodernes, se transforme au cours du XIXème en un espace à conquérir, maîtriser, équiper, voire "vaincre". Bien plus qu'une simple pratique de détente, ces pratiques sont alors pensées et pratiquées dans une logique de distinction sociale et du culte de la performance. Le rapport à soi, aux éléments et surtout aux autres n'est ici pas caractérisé par l'échange et l'enrichissement mutuel mais par la confrontation, la comparaison et la compétition. L'alpinisme, pratique emblématique de cette période, est portée par des individus de classes aisées

---

<sup>112</sup> CORNELOUP (2010), Dynamique culturelle et loisirs sportifs de nature, et in BOURDEAU (2006 ; 2007) et CORNELOUP (2011).



britanniques partis à la conquête des cimes alpines. C'est plus tard, que sera pensée progressivement la démocratisation de ces pratiques (entre autre pour la jeunesse, à travers le développement des Clubs alpins et des centres de vacances). Dans la même lignée, l'accroissement des compétitions va entraîner un regain de normalisation et standardisation de ces pratiques récréatives, constituant une des spécificités de la culture moderne. A l'image de la culture des pratiquants se développe une culture professionnelle moderne, basée sur le modèle industriel et fordiste. Elle se traduit par une volonté d'encadrement dans les différents domaines sportifs (alpinisme, escalade, ski, eaux vives etc.) ; le professionnel étant considéré comme l'expert ayant acquis la connaissance et la technique par la pratique. C'est à cette époque que se construit la pensée aménagiste de la montagne à l'image du célèbre « plan neige » et la création des premières stations *ex-nihilo* des années 70 (FRANCOIS, 2007). Mais c'est aussi à cette époque que seront créées la GTA et l'itinérance touristique alpine. En définitive, cette couche culturelle des pratiques récréatives est marquée par le patriarcat (ou du moins la figure de l'expert), le rationalisme et la technicité, nous verrons dans quelle mesure elle est perceptible dans les actions et positionnement de la GTA (cf. partie 3).

Souvent définie en opposition à la société moderne, l'apparition d'une forme désignée comme post-moderne va de pair avec l'entrée dans une économie des services couplée à l'ère du jeu et du spectacle. Les logiques de la multiplicité, de l'hybridation viennent supplanter celle d'unité et de séparation notamment dans les rapports à la nature, à l'Autre, au collectif, au temps et à l'espace. De manière générale, « la finalité matérielle laisse place à une finalité expérientielle, basée sur l'expérimentation de nouvelles sensations et la recherche de plaisir. » (BERARD, 2010). Ainsi dans les pratiques récréatives, CORNELOUP considère que les nouvelles valeurs de références ne relèvent plus de la confrontation et de la résistance physique mais d'une logique d'expérimentation basée sur le jeu, le *fun* et aussi d'une mise en scène de soi à travers des activités spectaculaires et esthétiques. Les pratiques emblématiques de cette période (dans le champ récréatif de nature) sont donc le *freeride*, le *freestyle* que ce soit en ski, snowboard ou même VTT. Dans la logique d'hybridation, d'entre-deux, la culture urbaine et l'artificialité viennent s'immiscer dans un terrain de jeu jusqu'ici réservé aux activités de « pleine nature ». Se développent ainsi des sites de pratiques artificiels, des « parcs aventures » ou snowpark. Face à ces évolutions au sein des pratiques professionnelles de nouveaux mécanismes se mettent en place et bien

souvent la première génération de professionnels (locaux, passionnés et pratiquants) se voit confronter à une seconde issue du marketing, de la communication et de la commercialisation. Il ne s'agit donc plus de "guider" une activité du fait de son expérience et de ses connaissances mais d'"animer, mettre en scène" un produit touristique afin d'attirer le maximum de clients (BOURDEAU, 2006).

### ***L'émergence d'une forme culturelle transmoderne, forme culturelle du XXIème siècle ?***

Alors qu'ATELJEVIC (2008) propose une lecture transmoderne du tourisme i.e. un « tournant critique de la recherche en tourisme » intégrant des éléments de l'« éthique de l'amour » et de l'espérance, CORNELOUP (2006, 2009, 2011) choisit quant à lui cette vision pour comprendre les fondements culturels d'un possible tourisme de la transmodernité ou trans-tourisme.<sup>113</sup>

Par son approche, il donne à voir une cohérence culturelle à tout un ensemble de « signaux faibles » perceptibles dans les pratiques récréatives (de montagne en particulier). Ainsi, les arrangements précédemment décrits entre loisir et militantisme, entre pratiques professionnelles et échanges personnels, entre accueil à domicile et pratique touristique, etc., ne seraient pas des cas isolés mais des éléments représentatifs d'une culture transmoderne en émergence. Au même titre que les nouveaux modes de mobilité, ces pratiques interrogent l'approche classique des conceptions modernes et post/hyper-modernes du tourisme.

En premier lieu, peut-être, elles s'inscrivent dans la lignée de la prise de conscience écologique du début du XXIème siècle et tendent à mettre au centre des réflexions la nécessité d'intégration des questionnements éthiques et de la responsabilité au sein des pratiques récréatives. De ce fait, en opposition au modèle capitaliste et à la société marchandisée, les suréquipements et autres aménagements sans limites sont refusés pour conserver un rapport au corps, à la nature et à ce qui nous entoure. « La pratique sportive [et récréative] n'est donc plus concentrée comme elle pouvait l'être dans bien des pratiques antérieures, autour de l'individu et de ses grands et petits plaisirs et frisons ; ce qui devient supérieur, c'est le renforcement de la relation avec son

---

<sup>113</sup> L'analogie peut être faite avec la distinction que nous proposons entre une géographie postmoderne et une géographie de la postmodernité.

développement personnel, la nature, les autres, le local et le monde en cherchant à repenser les liens entre ces différents éléments » (CORNELOUP, 2007). Dès lors l'expérience touristique ne doit plus rimer avec confrontation, compétition, spectacularisation ou encore hédonisme mais bien avec échange, partage, moment de vie. Il existe donc un « recentrage des pratiquants sur des valeurs « essentielles », profondes et non plus superficielles, relevant plus de la sensibilité émotionnelle que du sensationnel *stricto sensu*. » (BERARD, 2010).

Les professionnels qui s'inscrivent dans cette culture transmoderne ont fait évoluer le contenu de leur prestation et surtout le sens donné à celle-ci. Ainsi, les valeurs liées à l'écologie, à l'environnement et plus largement au développement durable seront bien évidemment mises en avant. Mais si l'on veut dépasser un "simple" greenwashing<sup>114</sup> (qui serait plus de l'ordre de l'hyper-tourisme), la prestation doit être pensée comme un partage et non uniquement comme un service. Celle-ci sera construite grâce à un ancrage territorial fort permettant des échanges entre professionnels au sein d'un réseau (non nécessairement formel). A l'image de ce qu'a montré BERARD sur le territoire du Vercors, la finalité de cette pratique professionnelle n'est plus uniquement mercantile « mais réside dans la situation d'échange » et doit donc aussi garantir le bien-être du prestataire et non uniquement du client. A travers l'articulation d'un « entre-deux éthique/action », les piliers de cette pratique professionnelle transmoderne sont donc la redéfinition du sens de l'expérience touristique et l'intégration d'un nouveau référentiel axiologique autour du bien-être, du « sain » et du respect (BERARD, 2010).

Comme il le précise : « la force innovante de cette forme se situe à la fois dans sa capacité à réorganiser les éléments au sein de chaînes de la valeur existantes mais aussi dans sa volonté de construire de nouvelles chaînes de la valeur, pensée dans une complexité plus grande, permettant de dépasser et de traverser le projet moderne de nos sociétés contemporaines » (CORNELOUP, 2010).

---

<sup>114</sup> « est un procédé de marketing utilisé par une organisation (entreprise, gouvernement, etc..) dans le but de donner à l'opinion publique une image écologique responsable, alors que plus d'argent a été investi en publicité « verte » (la couleur verte symbolisant ici l'écologie) que pour de réelles actions en faveur de l'environnement. » source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89coblanchiment>

L'approche structurelle proposée par CORNELOUP (2002) autour des formes culturelles emblématiques est à rapprocher des cadres de lecture proposés dans d'autres disciplines telles que l'économie, l'histoire et les sciences de la culture (sociologie, philosophie, anthropologie) proposant un découpage par « moments d'histoire » (CORNELOUP, à paraître)<sup>115</sup>. Celle-ci en tant qu'« ensemble des pratiques sociocorporelles, des usages sociaux et des représentations » doit être d'appréhendée comme le résultat de la convergence entre les univers culturels issus d'une organisation et de valeurs sociétales dominantes et des styles de pratique qui en découlent. Ainsi chaque forme correspond à ce que nous avons appelé précédemment une figure sociétale et ce que CORNELOUP (*op. cit.*) nomme forme sociétale (modernité, postmodernité, transmodernité) ; figure sociétale qui donne à voir des styles de pratiques jusqu'ici non identifiées ou non identifiables (puisque trop minoritaires ou trop marginales). Ces formes culturelles sont donc ancrées dans le temps mais chacune participe à la production d'une couche culturelle sédimentaire qui vient à chaque fois se superposer aux précédentes. » Loin d'être statique, trois éléments participent à son activation mais aussi à son évolution et sa transformation : « les pratiquants engagés dans le façonnage de styles récréatifs emblématiques ; les acteurs, producteurs de produits et de services spécifiques et les formes de régulation acteurs /publics au sein de systèmes d'action par lesquels s'organisent la gestion des pratiques, des territoires et des innovations acceptables » (CORNELOUP, *op. cit.*). Mais quel est le lien entre ces formes culturelles et les registres récréatifs précédemment définis (tourisme, post-tourisme, hyper-tourisme et trans-tourisme) ? Existe-t-il un recoupement partiel ou total ?

### ***Des formes culturelles aux registres récréatifs : tourisme, post-tourisme, hyper-tourisme, trans-tourisme et après-tourisme***

En s'appuyant sur les démonstrations précédemment effectuées sur les registres récréatifs d'une part et sur les formes culturelles de l'autre, nous voudrions proposer ici une démarche plus spéculative à valeur d'essai et de mise à discussion pour tenter le

---

<sup>115</sup> CORNELOUP (à paraître) précise qu'en économie, on parlera « d'évolution [des] systèmes de production (agricole, industrielle, post-industrielle, durable) et des systèmes économiques (capitaliste, communiste, traditionnelle, agraire, sociale de marché, planifiée) (...). Les historiens séquentent les temps de l'histoire en grande période (Antiquité, Moyen-âge, Renaissance, modernité, ...). Les sciences de la culture (sociologie, philosophie, anthropologie) qualifient différentes périodes culturelles (Renaissance, époque classique, Les Lumières, la modernité, l'hyper-modernité ou encore sur-modernité) qui organisent nos rapports aux pratiques sociales. »

rapprochement entre ces deux grilles de lecture ; rapprochement que nous proposerons de synthétiser sous forme de schéma à la fin de ce paragraphe (cf. Figure 18).

Alors que les formes culturelles proposent comme leur nom l'indique une entrée essentiellement culturelle des pratiques récréatives, il semble que les registres récréatifs proposent une entrée plus englobante, intégrant l'ensemble des cadres de lecture proposant un découpage par « moment d'histoire » (économie, histoire, sciences de la culture, etc.). Pour cela, nous soutenons une cohérence entre les deux grilles de lecture, voire même que l'une (les formes culturelles) est intégrée dans l'autre (les registres récréatifs).

Ainsi, la forme culturelle moderne serait intégrée dans le registre récréatif du tourisme, activé lors de la mise en marche de la modernité au début du XXème sous un régime économique fordiste par une société dite industrielle et du travail. Mais les Années 1980 sont le lot de recompositions économiques, sociales, culturelles. La société dite post-industrielle développe une économie post-fordiste et les nouvelles valeurs sont celle du service et du loisir. Les recompositions qui voient le jour sont soit de l'ordre de l'hybridation, de l'entre-deux, soit de la fragmentation et de l'individualisation (BOURDEAU, 2003 ; CORNELOUP, 2009), aboutissant dans les deux cas à la pluralité des pratiques. Dès lors deux évolutions distinctes sont perceptibles, l'une relevant du dépassement du mythe touristique proposé par BOURDEAU (2003), l'autre du renforcement du mythe touristique dans la lignée de l'analyse du groupe MIT (2002).

La première "branche" correspond à l'émergence du post-tourisme de longue portée défini par URRY (1990). En tant que registre récréatif de la postmodernité, nombreux sont les arrangements proposés par les pratiques visibles par cette grille de lecture : loisir/travail, ici/ailleurs, proche/lointain, etc.. La forme culturelle post-moderne des pratiques récréatives (de montagne) caractérise l'évolution des styles de pratique et univers culturels de cette période. Paris plage, les via ferrata, les parcs aventures ou snow-Parks en sont quelques pratiques emblématiques. Mais comme nous l'avons

montré dans les années 2000 des pratiques comme le Woofing, les néo-travellers<sup>116</sup>, les randonnées itinérantes militantes qui proposent des arrangements nouveaux (notamment loisir/militantisme) et qui s'appuient sur des valeurs en émergence (écologie, bien-être, etc.), viennent perturber cette grille de lecture. D'où une entrée proposée par le trans-tourisme et une forme culturelle transmoderne pour saisir ces mutations, entrée qui est à intégrer dans une approche plus large des mutations sociétales contemporaines à travers la transmodernité (DUSSEL, 1992).

La deuxième branche possible est celle de l'hyper-tourisme tel que proposé par GIRARD (2012). Ici pas de nouveaux arrangements ni de valeurs en émergence mais l'exacerbation des valeurs, la fragmentation et les valeurs individuelles (individualistes ?) font office de référence. A titre d'illustration, on peut citer : les center-parcs, la destination Dubaï, les croisières en paquebot de luxe, le canyoning-Park, un Cervin miniature. Curieusement, le modèle proposé par CORNELOUP ne propose pas de forme culturelle hypermoderne. Pourtant comme le suggère BERARD (2010) pour l'analyse des pratiques récréatives de montagne, « par extension et projection, les espaces montagnards deviennent le théâtre d'activités folkloriques et folklorisantes. Ainsi, quand elle a lieu, la reprise marketing des logiques d'adaptation (aux mutations économiques et sociales, changement climatique etc.) de la sphère touristique et récréative, ne serait-elle pas plutôt le corollaire d'une société hypermoderne ? »

On voit là un premier point de discussion de la grille lecture proposée par les formes culturelles mises en exergue par ce rapprochement. En effet alors que CORNELOUP (2009) fait bien la distinction entre post et hyper, cette distinction n'est pas reprise dans la présentation des formes. Une des raisons que nous voyons est qu'en tant que « moment de l'histoire » de la fragmentation et de l'individualisation, il ne serait pas pertinent au sein de l'hypermodernité de définir un univers culturel et un style de pratique faisant sens commun. Mais d'autre part, il nous semble des valeurs et des styles de pratiques qui seraient selon nous plus de l'ordre de l'hyper, sont proposés par l'auteur comme étant du post. A titre d'exemple, CORNELOUP (2007) précise que « les choses sont encore plus complexes si on intègre l'idée que ce grand mouvement du *free*

---

<sup>116</sup> On pense aux modes de vie mis en exergue dans le documentaire « une génération sur la route » diffusé sur France 2 dans l'émission Infrarouge le 1<sup>er</sup> septembre 2001. (<http://www.encyclovideo.net/une-generation-sur-la-route.html>)

qui est une des forces culturelles majeures de la post-modernité doit se comprendre comme étant construit sur deux mouvements (celui des années 1970 et celui des années 1980-90) qui ne renvoient pas aux mêmes référents culturels. Les pratiques émergentes dans les années 1970 sont issues du mouvement contre-culturel américain (1960-70) dans une optique libertaire (contestation de la société de consommation, remise en cause d'un ordre social, culturel, religieux et politique), alors que les pratiques apparues dans les années 1980-90 (le fun suivi du free style et ride) s'inscrivent plus dans un mouvement libertin orienté vers le plaisir, la sensation, le spectacle, l'Ilinx narcissique et consommatoire. » Or, plutôt que de lire ces deux mouvements comme tous deux initiateurs et révélateurs d'une et même forme culturelle postmoderne, ne pourrait-on pas associer le premier (libertaire) à une forme culturelle post-moderne et le second (libertin) à une forme culturelle hypermoderne ?

De plus, pour expliquer les « ambiances et univers culturels dans les stations de sports d'hiver », CORNELOUP (2007) considère que « les années 1980-90 ont été marquées par l'invention des pratiques aroundoor (à la périphérie de la station) et indoor (dans la station). (...) Toutes ces nouvelles pratiques (petit chemin de randonnée, salle de mise en forme, parc aventure, structure artificielle d'escalade et de glace, skatepark...) ont profondément transformé les relations culturelles entre la cité touristique et son espace de jeu. » Considérer les années 1980-90 comme un tournant culturel notamment pour les pratiques récréatives des stations de sports d'hiver nous semble difficilement discutable, mettre sur le même plan les pratiques *aroundoor*(1) et *indoor*(2) le semble davantage. En effet, dans d'autres contextes CORNELOUP précise que l'*aroundoor* découle de l'univers culturel touristico-sportif avec comme exemple emblématique le Rock-climbing alors que l'*indoor* relève de l'univers culturel ludosportif et cite en exemple les vidéo-games. Ainsi dans la continuité de ces précisions, nous serions tentés d'associer les premières pratiques à une forme culturelle post-moderne et les secondes à une forme culturelle hyper-moderne. Si tant est encore une fois qu'il soit possible de définir une forme culturelle hyper-moderne, la question reste donc posée à ce niveau de la réflexion.

La délimitation du trans-tourisme et de la forme culturelle est le second point de discussion suscité par la rapprochement des grilles de lecture des registres récréatifs et formes culturelles. Corneloup (2010) présente la forme culturelle transmoderne comme étant un mixage des formes précédentes c'est-à-dire en suivant sa typologie

des formes traditionnelles, modernes et post-modernes. Mais, nous l'avons vu l'existence d'une forme culturelle hyper-moderne peut être supposée. Dans ce cas, le « mixage transmoderne » peut-il intégrer des éléments hyper-modernes ? Ou cette association doit-elle être considérée comme impossible, l'hyper-modernité ne pouvant que « récupérer » des éléments transmodernes pour les « dévoyer » à l'image de certaines pratiques éco-touristiques que telles que la destination « Costa Rica » en est emblématique ?

Dans un registre un peu différent, mais toujours sur cette question de « délimitation » de la forme culturelle transmoderne, pour CORNELOUP (2007), « la transmodernité « débarque » sous l'effet de la transformation du rapport au travail, de la montée des valeurs immatérielles, de la place prise par le développement durable, des attentes des seniors ou encore d'une certaine saturation de la glisse post-moderne ». Or, certains de ces éléments, notamment la transformation du rapport au travail sont déjà présents dans la post-modernité (URRY, 1990). On en vient donc à se poser la question suivante : le trans-tourisme et sa forme culturelle associée doivent-ils être considérés comme "uniquement" un mixage de l'existant, ce qui constituerait en soi sa spécificité ou existe-t-il certaines caractéristiques qui lui sont propres comme nous avons pu le laisser entendre dans le rapprochement loisir/militantisme ? Dans ce cas, ne serait-il pas souhaitable de bien cerner ce qui est de l'ordre du mixage des couches sédimentaires précédentes et ce qui est de l'ordre du nouveau, de l'émergent ?

Les réflexions spéculatives que nous venons de proposer ne pourront être renforcées qu'une fois des observations de terrain effectuées. C'est ce que se propose de faire le chapitre 4 à travers l'analyse des récits d'expérience de Via Alpinistes. Voici, en attendant, une figure qui propose de synthétiser l'avancée actuelle de notre pensée sur l'association entre registre récréatif et forme culturelle pour comprendre l'évolution des pratiques récréatives (voir figure 18 ). Sans aucun doute, elle nous sera d'une aide précieuse pour comprendre les arrangements des Via Alpinistes et l'évolution historique des actions menées par l'association Grande Traversée des Alpes. En particulier, il s'agira de comprendre si la figure postmoderne qu'est l'itinérance rime nécessairement avec des pratiques post-touristiques.



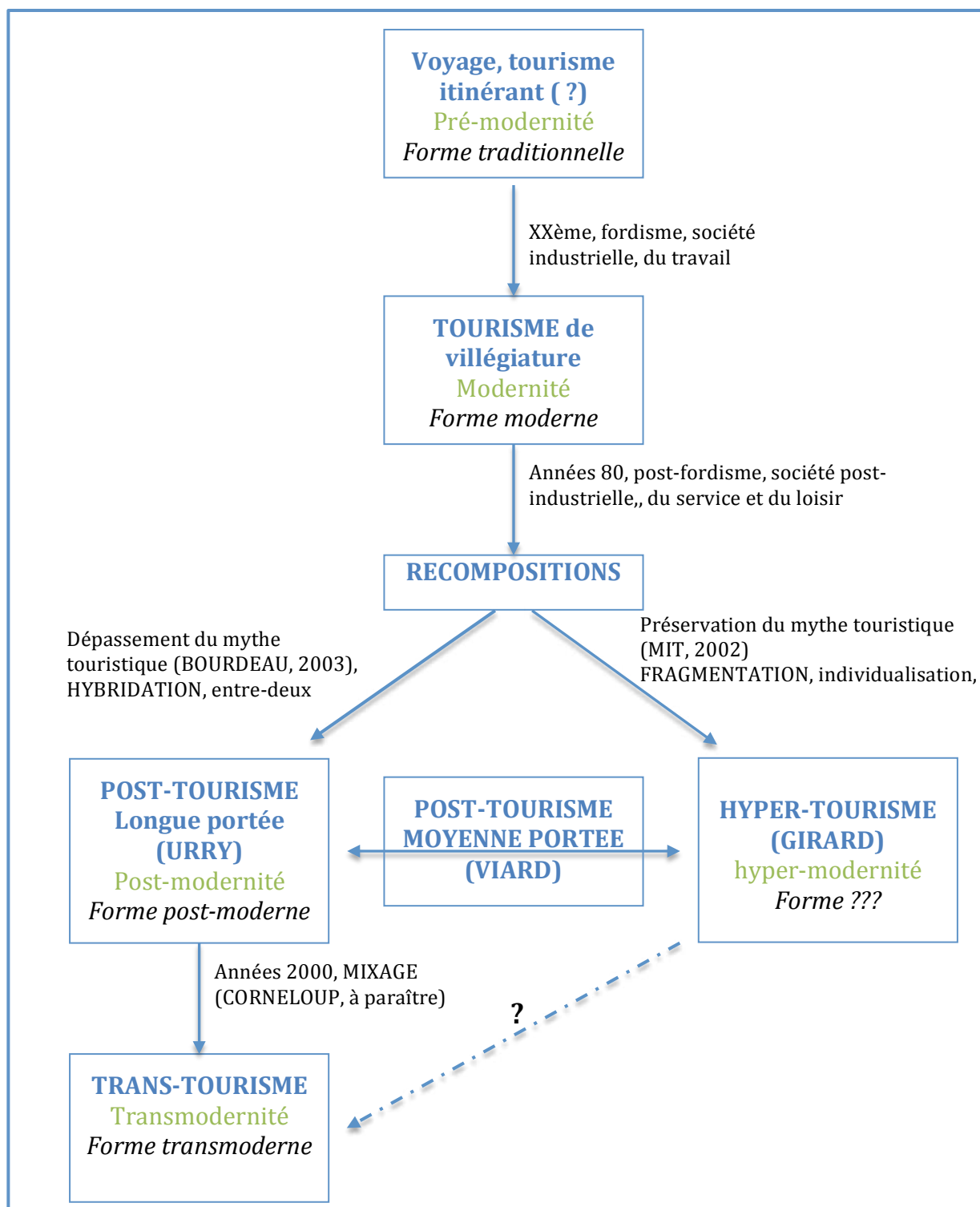


Figure 18 : Evolution des pratiques récréatives, formes culturelles et registres récréatifs (BERTHELOT, 2012)

## ***2.2. En quoi l'itinérance propose-t-elle une grille de lecture renouvelée des pratiques récréatives alpines ?***

Nous avons vu que certaines pratiques récréatives imposent, si on ne veut pas omettre les évolutions structurantes qu'elles proposent, de changer nos modèles d'observation. Au modèle unique du tourisme de villégiature issu de la modernité s'ajoute celui de post-tourisme, d'hyper-tourisme et trans-tourisme. Ce constat se retrouve-t-il à l'échelle plus « restreinte » du tourisme alpin ? Existe-t-il un modèle « initial » des pratiques récréatives alpines ? Des arrangements sont-ils observables et en quoi imposent-ils de faire évoluer le(s) modèle(s) existant(s) ?

### ***2.2.1. La station et la dichotomie été/hiver comme modèle historique pour l'aménagement et l'observation de la montagne ?***

Pour penser les évolutions éventuelles d'un modèle de référence, il faut somme toute dans un premier temps en connaître les contours. Ainsi pour en cerner les différentes dimensions (économique, culturelle et politique), nous choisirons une approche pluridisciplinaire. Pour chaque dimension, un auteur spécifique et scientifiquement légitime sera mobilisé (FRANCOIS, 2007, GERBAUX, 1994, GUERIN, 1983 : GUERIN et GUMUCHIAN, 1978, CORNELOUP, 2007). Le choix de cette approche "élargie" vise à montrer les convergences et les complémentarités des constats proposés par les différents auteurs. La question sous-entendue étant de savoir si l'aménagement de la montagne (en particulier les aménagements pensés pour "accueillir" ou impulser les pratiques récréatives) s'est constitué autour d'un modèle unique.

#### ***L'approche économique (et territoriale) : la station, un modèle de l'après-guerre issue d'une logique fordiste, urbaine et fonctionnaliste***

Partant du même postulat que CUVELIER (1997), FRANCOIS (2007) estime que « le temps des loisirs appartient à la régulation du régime fordiste ». Tout comme CHRISTIN (2010), il fait le lien entre l'histoire du tourisme et celle de la société du travail ou plus précisément de la « standardisation, la rationalisation des processus de production. » Dans cette perspective, il estime qu'il existe un tournant touristique (et en particulier pour les stations de sports d'hiver) après la Seconde Guerre Mondiale.

En effet, c'est pour répondre aux difficultés de « la montagne face à la modernité » (FRANCOIS, 2007) (exode rurale, difficulté de modernisation de l'agriculture), qu'émerge après la Seconde Guerre Mondiale un modèle national de stations touristiques intégrées (PERRET, 92). Pour FRANCOIS (2007). Ces stations sont conçues « en rupture avec les diverses trajectoires locales (...) [et] apparaissent comme des pôles de croissance qui apportent le développement dans des zones en difficultés. » Dès le départ envisagée comme lieux de passage et de résidence temporaire, la station, symbole du "Progrès" vise à accueillir les touristes et en particulier l'Homme Nouveau, « cet homme générique, que chacun doit aspirer à devenir » (WOZNIAK, 2002). Pour ces raisons FRANCOIS et en s'appuyant sur des analyses antérieures (Knafou, Préau, Guérin) qualifie la station avant tout de phénomène urbain, fruit « d'une rationalité fonctionnaliste. »

Les stations de sports d'hiver peuvent être considérées comme des « complexes industriels conçus en déconnexion de leur support territorial » (FRANCOIS, 2007). Autrement dit, il s'agit d'un modèle (une doctrine ?) portée par l'Etat ayant une vision figée et négative de la montagne et de ses habitants. La station est pensée selon une logique descendante (de l'Etat au local) comme des « ensembles finis, autonomes » (FRANCOIS, 2007) devant proposer une alternative au monde urbain. Les pratiques récréatives attendues se feront donc dans une logique de rupture entre l'ici, urbain et l'ailleurs, montagnard. S'appuyant, sur le principe de distinction sociale cher à la société des loisirs, la station est un lieu délimité en dehors du temps et de l'espace du quotidien mais « paradoxalement ancrée dans son époque et en rupture avec le passé. (...) [Ainsi] pour répondre aux exigences de la modernité, le développement de sports d'hiver doit aboutir à une véritable industrie de la neige. » Pour WOZNIAK (2002), la station « sera aménagée rationnellement (équation : nombre de lots/étendue du domaine/débit des remontées/organisation de l'espace autour d'une seule pratique, l'ensemble est projeté en une fois), fonctionnellement (zonage, séparation des circulations piétons/skieurs/autos) et efficacement. »

Cependant, FRANCOIS (2007) montre comment le contexte post-fordiste, qu'il rapproche du concept de durabilité, « relativise le rôle de la station dans l'économie touristique et reconnaît une place nouvelle au territoire. ». Et, comment il remet au « goût du jour » la problématique de la moyenne montagne effacée par la logique moderne du développement de la station intégrée. Ainsi face aux enjeux de durabilité

du tourisme de montagne (CLARIMONT, VLES, 2008), l'itinérance a-t-elle un rôle à jouer ? Les discours des "défenseurs" de l'itinérance se placent-ils dans une logique d'alternative au tourisme fordiste voire moderne ?

Ces questionnements seront repris pour nous interroger sur *la fin de la station comme unité de temps, de lieu et d'action* (BOURDEAU, 2007, 2009), mais nous souhaitons d'abord poursuivre sur l'existence d'un modèle d'aménagement et de développement (du tourisme) de montagne par les questions suivantes : des contestations de ce modèle de la station intégrée n'existaient-elles pas avant la montée en puissance de contexte post-fordiste ? N'y a-t-il pas eu un jeu de force entre différents groupes d'acteurs pour constituer l'objet montagne ? Y a-t-il eu des « gagnants » et des « perdants » dans la mise en exergue nationale de celui ?

### ***L'approche politique : interaction et jeu de pouvoir entre différents acteurs***

Partant du principe que, dans le cas de la montagne, la "fabrication" d'une politique n'est pas issue uniquement d'une élite centralisée mais « d'interaction constante entre toute une série d'acteurs périphériques : administration, professionnel, association », GERBAUX (1994) propose une approche de l'aménagement (touristique) de la montagne élargie d'un point de vue géographique (pas uniquement centrée sur la station) mais aussi du point de vue des jeux d'acteurs (pas uniquement centrée sur les acteurs porteurs du modèle de la station intégrée).

Alors que la définition de la zone montagne se fait par décret en 1961, le pouvoir public et les collectivités nationales prennent conscience de l'existence de la montagne durant le XIX<sup>ème</sup> siècle i.e. pendant *le temps des forestiers* (GERBAUX, 1994) ; Acteurs qui se mobilisent suite à des inondations dont les causes seraient des déboisements abusifs en montagne. Ils trouveront des alliés auprès du Touring Club de France (TCF) et du Club Alpin Français (CAF) qui sont associés à des campagnes de reboisement. Par ce mouvement, s'instaure progressivement l'institutionnalisation de la protection du paysage et de l'environnement. C'est le développement croissant du loisir des élites urbaines sur le modèle anglais qui produira le passage de l'idée de protection des ressources naturelles vers la protection du paysage pour aboutir lors du premier

congrès forestier international<sup>117</sup> à l'association des parcs nationaux français en 1913. On peut voir là un lien entre pratiques récréatives (la randonnée) et la montagne qui à cette époque est loin de la conception aménagiste des stations intégrées.

Dans un second temps, « les agriculteurs » tentent de profiter de la mise en exergue de la spécificité montagne par « les forestiers » ; optant pour une position critique de leur démarche qu'ils jugent trop concentrée dans les « hautes altitudes » mais où « l'amélioration des alpages reste minimum. » Là encore des liens avec les activités touristiques sont tissés, puisque dans le Queyras la modernisation de l'agriculture sera couplée à la création d'activité complémentaire artisanale et touristique. Ainsi d'après une étude de Philippe Lamour<sup>118</sup>, « on étudie l'idée d'exploiter les retombées locales du tourisme. Le tourisme proposé devra essentiellement s'adresser aux situations moyennes ; la formule gîte rural inspirée, là encore de l'exemple, est proposée. (...) Enfin la vente directe aux touristes des produits de la terre doit en permettre la meilleure valorisation des ces produits. » Proposition de modèle bien loin du modèle proposée à travers les stations ex-nihilo où la population locale n'est pas impliquée si ce n'est sous "forme" de main d'œuvre saisonnière. Ainsi, alors que la question de la montagne est marginale jusque dans les années 70, « la conception de la montagne comme lieu de loisirs, terre d'accueil, réserve naturelle, émerge timidement au sein des autorités administratives. Les approches souvent sectorielles se développent aux dépens des approches globales (...) durant tout ce temps, les soucis de valorisation du tourisme et de modernisation de l'agriculture dominant petit à petit » (GERBAUX, 1994). Philippe Lamour ayant été le premier président de la GTA, il sera particulièrement intéressant de s'attacher à comprendre la compatibilité voire l'intégration de l'itinérance récréative à cette nouvelle conception du tourisme de montagne.

Alors que les acteurs de la montagne deviennent de plus en plus nombreux, deux visions opposées de la vocation de l'espace de montagne vont s'affronter : celle du tourisme et celle de la protection de la nature. En effet comme vu précédemment, alors qu'initialement le tourisme de montagne est estival<sup>119</sup> et complémentaire des activités

---

<sup>117</sup> Organisé à l'initiative du TCF

<sup>118</sup> Alors Secrétaire Générale de la confédération générale de l'agriculture.

<sup>119</sup> Notamment via le thermalisme, ou encore l'alpinisme.

locales<sup>120</sup>, il est très vite perçu comme un espoir économique face à l'agriculture qui promet un avenir sombre. Le tourisme vient donc au secours de la montagne (VEYNET, 1956 d'après GERBAUX) et le virage opéré dans les années 1960<sup>121</sup> aboutit à une conception élitiste du ski contre les rêveurs d'un tourisme social. Les technostructures adéquates sont donc créées pour remplir ces objectifs : la commission interministérielle de l'administration touristique de la montagne (CIAM) et le SEATM. « Les stratégies de cette technostructure sont à la mesure des enjeux annoncés ; dans cette perspective, l'espace montagnard n'est plus que le support de l'équipement touristique. Il faut qu'il soit le plus accessible possible, tant du point de vue financier que juridique et physique. » (GERBAUX, 1994) Les technostructures se donnent donc comme objectif de donner à voir (au niveau national et international) et aménager le potentiel touristique des Alpes françaises : c'est le lancement de la destination « alpes » comme terrain de jeu du ski alpin.

Cette vision du *temps des technocrates* devient alors incompatible avec les précédentes qui bien que plus "discrète", est non moins efficace puisqu'une loi sur les Parcs Nationaux sera promulguée en 1960. L'intervention de la DATAR a donc pour enjeu de concilier les intérêts en présence mais selon GERBAUX (1994), celle-ci se solde par un relatif échec qui laisse place à une nouvelle étape portée par les élus. Le discours de GISCARD en 1977 à Vallouise où il considère que « le tourisme montagnard, en dehors de la normalité doit être soumis à des règles spécifiques de gestion » en est un des symboles. Le *temps des politiques* est donc marqué par une double "dynamique", celle de la régulation sociale et celle du clientélisme politique (GERBAUX, 1994).

Finalement, GERBAUX (1994) considère que la loi de montagne de 1985 peut être considérée comme « la revanche des élus locaux » puisqu'elle instaure trois niveaux dans l'appareil politique : national, régional et micro-régional. Mais très vite, un nouvel échelon va s'imposer, celui des instances européennes ayant un impact considérable sur les modes d'actions publiques. « Les débuts virulents suscités par la convention alpine illustrent cette montée des pouvoirs locaux qui affirment avec vigueur leur droit à la parole face à la Commission et aux états ; la montagne pourra-t-elle autant avoir un place privilégiée dans la politique de l'Europe des quinze ? » A cette question posée par GERBAUX (1994) : peut-on trouver une part de réponse dans l'émergence d'un

---

<sup>120</sup> On pense notamment aux initiatives impulsées dans le Queyras

<sup>121</sup> Notamment impulsé par Maurice Michaud et la nouveauté qui fera office d'exemple, Courchevel.

quatrième temps, celui des « ONG de montagne » telles que des structures comme la CIPRA, le REEMA, Mountain riders, Mountain wilderness voire la GTA<sup>122</sup> ?

En tout cas, cette approche politique pensée dans une perspective historique permet de nuancer une vision relativement lissée issue de l'approche économique de la station. Elle introduit et met en exergue des jeux de pouvoirs, qui ont marqué la construction non pas uniquement de la station mais de l'objet montagne. Retrouve-t-on dès lors ce constate dans l'approche par les discours et les représentations ayant pensé l'aménagement de la montagne ? A-t-on un discours unique, une multiplicité des discours et une opposition entre deux extrêmes ?

***L'approche par les discours et les représentations : une dichotomie sauvegarde/mise en valeur et été/hiver très marquée***

Partant du principe que les discours de l'Aménagement de la montagne se présentent tous sous le signe de la rationalité économique et sociale mais qu'ils tentent de fournir un sens à la montagne en nous proposant des comportements et des perceptions à travers des procédures de transformation, GUERIN (1983) se fixe comme objectif d'en saisir les différentes familles.

Comme GERBAUX (1994), il fixe la « mise en place d'une législation spécifique à la montagne » au début des années 1960 mais pour lui une réelle politique d'aménagement de la montagne commence par et se centre sur les sports d'hiver (et n'est pas initialement portée par les forestiers). Et, c'est uniquement « par la petite porte, que l'on peut enregistrer la naissance d'une politique (agricole) de la montagne », le tourisme étant quant à lui le moteur de l'aménagement (de la montagne). Selon GUERIN (1983) alors que les années 1960-70 sont marquées par une hésitation en matière d'aménagement, « le développement des sports d'hiver et de l'hébergement en station soulève sans fausses notes l'enthousiasme des

---

<sup>122</sup> Plusieurs indices nous poussent à penser cela : le forum des ONG de montagne, le rôle de la CIPRA notamment au sein de la commission transport de la convention alpine, les chartes de développement durable de station développées par l'association de mountain rider et l'ANEM, la mise en avant de l'exemplarité des projets de la GTA par la Commission de massif pour penser le tourisme alpin non plus sous l'angle du tout ski, les actions conjointes entre Mountain wilderness et le conseil général des Alpes-Maritimes pour mettre en place une offre de mobilité douce spéciale randonneur, le séminaire « Sensibiliser à l'environnement en station de ski » organisé en 2005 aux Ménuires par le Réseau d'éducation à l'environnement montagnard alpin (REEMA) et l'association Demain vivre aux Bellevilles.

administrations, de la presse et des élus ». Au plan neige, GUERIN préfère les termes de « doctrine-neige » ou de « dictateur de la neige », en référence à l'argumentaire en quatre temps développé par Maurice Michaud : le tourisme est le seul moyen de sauver l'économie montagnarde ; la création de station de sport d'hiver de luxe attire la clientèle étrangère, porteuse de devise ; la demande en matière de ski est inépuisable ; la France possède les plus beaux sites et se doit de gagner la « bataille de la neige ».

Les années 1970 marquent pour GUERIN (1984) la naissance d'un intérêt pour la « zone habitée en permanence », à côté de « l'aménagement de la haute montagne pour le ski alpin. » Selon lui, le fait que le discours sur la montagne de Valéry Giscard d'Estaing en 1977 soit prononcé dans un Parc National (à Vallouise, Hautes-Alpes) et en été, est un marqueur fort du changement des intérêts de la montagne par les dirigeants. Désormais « le tourisme d'été est un tourisme visuel pour lequel il est important de conserver l'agriculture. » Il faut donc converser une « montagne vivante, active et protégée ».

A partir de là, deux grandes opinions vont perdurer dans la construction de la politique française de la montagne : celle dominante jusqu'en 1970 i.e. le « soucis de développer les sports d'hiver, (...) au point de devenir une « cause nationale » » ; celle émergente à partir de 1975 i.e. une nouvelle conception considérant que « le tourisme doit être intégré au reste de l'économie montagnarde dans un grand profit réciproque. » (GUERIN, op.cit.) La première sera synthétisée par GUERIN sous le terme de « mise en valeur » et la seconde sous l'idée de « sauvegarde ». Si ces deux grandes familles ne se présentent jamais comme concurrentes, il est possible de les penser de manière dichotomique, que ce soit par les types d'espace, d'économie, de tourisme, de saisonnalité, « structure mythique » et de pratiques qu'elles concernent. Dichotomies que nous proposons de synthétiser dans le tableau ci-après :



Grande famille de discours Type d'aménagement induit	SAUVEGARDE	MISE EN VALEUR
Espace	Moyenne montagne Espace diffus Ex : parc national	Haute montagne Espace produit, crée pour la satisfaction d'un sport Ex : station intégrée
Economie	En lien avec l'agriculture	Développement auto-centré
Tourisme	Tourisme vert, tourisme diffus, tourisme culturel	Tourisme de consommation, fordiste
Saisonnalité	Initialement uniquement l'Eté	Hiver
« Structure mythique »	<i>retour aux sources ; contemplation/roman ; libération de l'âme ; tranquillisant ; sublimation ; valeurs spirituelles ; bons sauvages ; montagne à préserver</i>	<i>prométhéenne ; agression/récit d'ascension ; affranchissement ; révélation ; volonté de puissance ; valeurs héroïques ; individualisme ; montagne à dominer</i>
Exemple de pratique	La randonnée pédestre (mais aussi le ski de fond)	Le ski alpin

Tableau 10 : Dichotomie des deux grandes familles de discours pour penser l'aménagement de la montagne (BERTHELOT, 2012 d'après GUERIN, 1984 ; GUERIN, GUMUCHIAN, 1978)

La « mise en valeur semble avoir eu longtemps la faveur des gouvernants » et a abouti à la production d'espaces spécialisés, les stations de ski alpin qui ont été présentées comme l'élément indiscutable de tout développement pour la montagne. Alors que « le tourisme tend à investir toutes les Alpes du Nord en produisant des espaces qui se superposent aux espaces traditionnels, voire les remplacent », la montée de la crise économique, le changement politique de Mai 81 sont pour GUERIN (*op. cit.*) autant d'indicateurs qui pourraient faire évoluer cet "équilibre".

Cette analyse des discours permet tout comme l'approche politique de nuancer une structuration monolithique de l'aménagement de la montagne et en particulier des pratiques récréatives. En effet, elle révèle une dichotomie entre de deux grandes familles de discours, porteuses d'aménagement distincts en termes d'espace, d'économie, de type tourisme, de saisonnalité, de « structure mythique » et de pratique. Avant de s'interroger sur la place et le rôle des discours des "défenseurs" de l'itinérance dans cette dualité sauvegarde/mise en valeur, l'approche culturelle donne-t-elle quant à elle une lecture monolithique de l'objet montagne et de la station en particulier ?

### ***L'approche culturelle : la nécessité de dépasser unicité pour penser le multiple***

D'après CORNELOUP (2007), les critères classiques d'évaluation d'une station ont longtemps été numériques (*la longueur du domaine skiable, du nombre d'hôtels, de la présence ou non d'un label « petit montagnard », du coût des forfaits*), puis sont apparus des critères de marketing (*l'accueil auprès des différents opérateurs, le contact commercial ou encore la qualité des hôtels, des pistes*) et de gestion politique (gouvernance, STL). Même s'il s'agit d'avancées pour « concevoir le développement optimal d'une station », il note l'importance, voire l'indispensabilité, d'une dimension culturelle. Car en reprenant à son compte OHL (2004), il considère qu'une « destination touristique ne sera donc jamais qu'un espace de services et de biens de consommation. Il y aura toujours une forte présence des dynamiques culturelles qui travaillent ces objets et les espaces de pratique pour leur donner une tonalité sociale. » Ainsi, la prise en compte des univers culturels précédemment définis permet de comprendre « l'invention [d'une] nouvelle culture de la montagne (...) [qui] a profondément changé les logiques professionnelles (CORNELOUP, 2002) mais aussi les formes de motricité, les usages géographiques, les sociabilités, les valeurs et les imaginaires » (CORNELOUP, 2007). Face à ces changements, l'enjeu pour de nombreuses stations est de choisir parmi la multiplicité disponible son propre positionnement (culturel). Ainsi selon CORNELOUP (*op. cit.*), il reste dans les années à venir à renforcer tout un travail de communication et de transmission du positionnement et de l'ambiance culturels des stations. Et, pour la suite de notre raisonnement, on peut se demander si parmi ces formes culturelles, certaines permettent de penser le lien entre pratiques de station et pratiques itinérantes.

Avant de passer à l'analyse des pratiques actuelles et des concepts en émergence pour les décrire, nous proposons de synthétiser dans la figure 19 les apports de cette approche "élargie" pour comprendre l'aménagement de la montagne alpine française. L'approche économique (et territoriale) permet de comprendre la construction interne de la station en tant *modèle de l'après-guerre dans une logique fordiste, urbaine et fonctionnaliste* et en propose une vision de relativement monolithique. Les approches politiques et par les discours nous ont permis d'élargir la focale historique et géographique. Toutes deux mettent en exergues d'autres visions de l'aménagement de la montagne. Elles se retrouvent notamment dans la proposition d'une possible vision dichotomique entre intérieur de la station et extérieur de la station avec une

domination de la première sur la seconde. L'approche culturelle montre quant à elle, que si on change les critères d'observations ou d'évaluation, l'intérieur de la station peut aussi être pensé de manière plurielle à travers les univers des pratiquants. Ces univers bien que n'étant pas à l'origine des aménagements pensés par les institutions, *travaillent ces objets et ces espaces de pratique*. Dès lors en saisissant la brèche faite au modèle hégémonique et unifié de la station, nous regarderons les discours aujourd'hui présents pour penser l'aménagement (touristique) de la montagne : peut-on constater l'émergence d'un post-tourisme au sein du tourisme de montagne ?

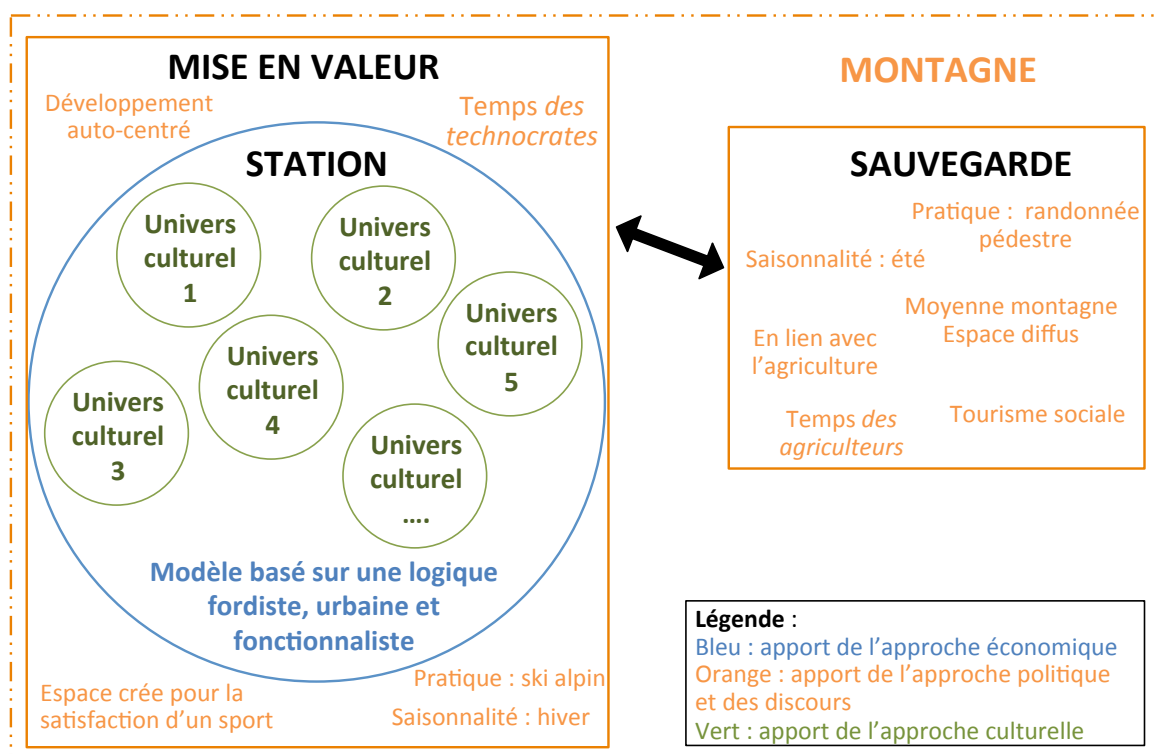


Figure 19 : Approches économiques, politiques, culturelles et des discours de l'aménagement de la montagne : de la station aux montagnes (BERTHELOT, 2012)

### 2.2.2. Discours actuels et crise du modèle ( ? ) : vers la fin de l'unité de temps, de lieu et d'action ?

Le paragraphe précédent permet d'affirmer que malgré la dichotomie présente pour penser l'aménagement de la montagne (entre "mise en valeur" et "sauvegarde"), « le modèle de la station s'est imposé depuis le XVIIIème siècle comme le mode de localisation et d'organisation légitime à partir duquel se déploient les pratiques, mais aussi les savoir-faire de conception, de promotion, de commercialisation et de gestion des espaces et des produits touristiques. » BOURDEAU et MAO (2002). La station en

tant que figure alpine du mythe touristique, n'est-elle pas questionnée, interrogée par tout champ de pratiques récréatives post-touristiques ?

On proposera de traiter la question en interrogeant la signification des « crises » observées au sein des sports d'hiver depuis plusieurs décennies, désormais autant par les observateurs extérieurs que par les opérateurs intérieurs. GUERIN (1984) perçoit à l'époque des prémices voire des confirmations de ce changement alors qu'il estime qu'« une crise possible, ces évolutions probables, forment une sorte de non-dit » (GUERIN, op.cit.). Ce changement peut se lire, selon lui, d'une part, par la transformation du tourisme hivernal lui-même à travers la montée en puissance du ski de fond qu'il considère comme porteur d'une nouvelle mythologie et créateur de nouveaux espaces (GUERIN, 1984) et d'autre part via le « regain d'intérêt [pour le tourisme de séjour d'été] auprès de ceux qui prennent des décisions en matière touristique. » Qu'en est-il plus de vingt ans après, quels sont les discours aujourd'hui présents pour penser la montagne et ses pratiques récréatives ?

Nous donnerons un éclairage à cette question notamment à travers une analyse des différents discours présents lors du colloque « Quel avenir pour la montagne d'été ? » organisé à Chambéry en juin 2009 par Alpes magazine, Chambéry promotion et Montanea. En effet, ce dernier regroupant à la fois des professionnels de terrain (accompagnateurs, guides de haute montagne, tours opérateurs), des associations (Grande Traversée des Alpes), des institutionnels (Commissariat de Massif, France montagne), des observateurs (MITRA, universitaires, journalistes) semble fournir un panel suffisant représentatif de la diversité des discours et des représentations sur la place contemporaine du tourisme estival pour la montagne française.

### ***Dichotomie été/hier et une préférence persistante pour le touriste qui reste ...***

Lors du colloque « Quel avenir pour la montagne d'été ? », dans son intervention intitulée « Pourquoi les français boudent-ils la montagne d'été ? », Hugues Beesau, (Directeur de la Mission d'Ingénierie Touristique Rhône-Alpes) estime que s'il existe une clientèle potentielle pour la montagne d'été, la « transformation » n'est pas faite. Il date l'éloignement des Français par rapport à la destination montagne aux années 1990 pour trois raisons : l'explosion du low-cost, l'entrée du tourisme dans l'économie marchande où l'offre devient supérieure à la demande, le changement de valeurs portées aux vacances (moment de retrouvailles, tribu, passage de sportive aux vacances des « 5 » sens, etc.). Or pour lui, la montagne est enfermée dans une image

« mercantile issue de l'hiver » et le parallèle avec le « gratuit du "Sea, Sex and Sun" » n'est pas suffisamment mis en avant. Il faut selon lui (re)penser le tourisme comme une « manière de vivre (...) [et] ré-enchanter la destination touristique. » A ce discours relativement décalé au regard des préoccupations classiquement centrées sur le tout économique, notre compte-rendu du colloque « Quel avenir pour la montagne d'été ? (cf. encart) montrera un positionnement d'un tout autre registre.

#### Compte-rendu partiel du colloque « Quel avenir pour la montagne d'été ? (2009)

Lors de la table-ronde intitulée « la montagne d'été existe-t-elle ? », Christian Rochette (Directeur des Professionnels Associés de la Montagne) rappelle que pour lui :

*« La montagne d'été est un ensemble de produits touristiques qui permet de maintenir une activité. Il doit permettre le maintien du développement. (...) La montagne est un moyen de valoriser des territoires pour permettre qu'elle soit vivante. (...) Aujourd'hui on ne peut pas réfléchir mais il est nécessaire de se mettre en marche. (...) [Il faut être conscient] que l'été, il s'agit d'un tourisme de niche alors que l'hiver d'un tourisme de masse. (...) [Finalement] l'hiver, on a des produits adaptés alors que l'été, on ne sait pas vendre. »*

En termes d'image alors que Philippe Bohème interroge sur la perte des « valeurs de l'image montagne » en citant pour exemples le site et les spots publicitaires de France montagne essentiellement axés sur la neige et l'hiver ou sur une image caricaturale de la montagne d'été, Christian Rochette répond que :

*« C'est le terrain qui n'a pas fait sa mutation. (...) [Le problème vient d'un] budget qui est assez restreint, 400 000 € qui laisse la place à seulement 5 à 7 spots. Il faut sortir du canal publicitaire, faire réagir des cortex. »*

Et lorsque les journalistes (Alpes magazine et Bohème) interrogent sur « l'impossibilité de communiquer sur nos grands espaces » ou sur le fait que la montagne est coincée entre un discours « historico-traditionnel et le « fun », c'est Hugues Beesau qui répond :

*« nous avons à gérer des paradoxes entre la montagne Heidi et la montagne "waltdisney" et il existe les deux. La question est de savoir comment faire pour que la montagne ait un sens unique, soit une destination particulière ? (...) Ce n'est pas forcément la station, ni la destination qu'on va chercher. »*

Et ROCHETTE surenchérit en répondant :

*« nous avons une montagne qui avait été équipée, organisée pour l'hiver et l'été, elle souffre de celle-là. » Pour BONHEME, c'est donc un « problème de schizophrénie d'une montagne à vendre en été alors qu'inventable du fait des séquelles de l'hiver. »*

Enfin sur les questions de taux de fréquentation, ROCHETTE estime que la solution n'est pas trouvée hors des stations car « le problème c'est que l'excursionniste, il « passe » alors que le « séjourniste » il reste ! Et c'est ceux-là qui nous intéressent le plus. » Pierre Jezequel (Responsable des Activités Montagne été) estime que « la plupart des centres tournent à l'année grâce à l'hiver... » et enfin, Claude PONCON de l'ADT-Savoie met en garde sur les fausses interprétations en rappelant que pour lui, « il faut garder à l'esprit que dans les années 1970, il n'y a avait pas forcément plus de fréquentation mais surtout moins de lits à remplir ! »

Ce compte-rendu partiel montre que vingt ans après, la dichotomie été/hiver et plus largement celle entre *sauvegarde* et *mise en valeur* reste bien présente dans les discours des acteurs de l'aménagement de la montagne française. Dans ces discours, l'hiver considéré comme porteur d'un tourisme de masse est opposé à l'été profitant d'un tourisme de niche. Et, les acteurs du tourisme alpin estiment devoir faire face à un paradoxe entre une « montagne "waltdisney" » qui a su « développer des produits adaptés » et une « montagne "Heidi" » qui ne sait pas se vendre. Une évolution majeure est tout de même à noter puisqu'il semble exister un relatif consensus sur la reconnaissance des limites du modèle du « tout ski » ou de la doctrine neige et en parler ne paraît plus complètement tabou. Cependant l'ensemble de ces discours reste focalisé sur une vision mercantile et rentable du tourisme conditions jugées comme nécessaires pour le développement des vallées alpines. On peut compléter ce constat par de cet article de *duralpes.com*, « *Le tout-ski c'est fini mais sans le ski tout est fini* » (REYNAUD, 2008), le ski et la station restent dans ce cas une valeur sûre, voire centrale, pour le développement économique des Alpes. Dans la même lignée et de manière plus récente, on peut aussi évoquer les assises de la montagne durable du 27, 28 et 29 Avril 2011 où les pratiques récréatives ont été abordées uniquement sous l'angle de la relation « Station et territoire ». Pour parfaire notre démonstration sur la présence d'une dichotomie structurelle entre le tourisme d'été et le tourisme d'hiver, on évoquera ce paragraphe du schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes, présentée à Annecy le 5 mai 2006 : « *Investir dans le tourisme d'été et d'intersaison (...). Les Alpes ont un vrai potentiel pour le tourisme de nature et de découverte. (...) Autant le tourisme d'hiver est un tourisme de site, autant l'offre estivale et d'intersaison se renforce quand on la traite à l'échelle d'un territoire, d'un massif, en jouant sur les diversités et les complémentarités.* »

A travers ces quatre exemples (le colloque « Quel avenir pour la montagne d'été ? », l'article de *duralpes.com*, les assises de la montagne et le paragraphe du schéma de massif), la station hivernale apparaît comme n'étant plus un modèle suffisant pour permettre au tourisme de remplir son rôle de développement des territoires de montagne. Pour autant, les solutions évoquées ici ne sont pas à positionner dans un post-tourisme mais bien dans une application estivale du modèle hivernal de la station. Il est, en effet, question de « destination, (...), produit, (...), canal publicitaire » mais aussi de privilégier le « séjourniste » qui contrairement à l'« excursionniste » reste et

donc "rapporte". La figure postmoderne de l'itinérance est donc loin d'être évoquée dans ces discours.

Pourtant certaines évolutions sociétales (rapport à l'environnement, à la mobilité, aux pratiques récréatives) viennent perturber ce jeu d'opposition qui place de manière « hiérarchique », voire hégémonique le modèle de la station (moderne et fordiste) comme référence<sup>123</sup> (MARCELOIL, BENSACHEL, FRANCOIS, 2010); modèle sur lequel le tourisme estival n'a plus qu'à se « calquer » s'il veut lui aussi « réussir ». Comme le proposent les auteurs de l'ouvrage *Les sports d'hiver en mutation. Crise ou révolution géoculturelle ?*, n'est-il pas temps de dépasser la vision de multiplication des crises subies (comme l'illustre les deux couvertures ci-après de Montagne de Mai 1989 et 1990) par le modèle de référence, pour considérer les mutations et donc le changement de modèle de référence que ces crises sous-tendent ?



Illustration 16 : Multiplication des crises subies (Montagne, MAI 1989 et 1990)

---

<sup>123</sup> Ceci est flagrant notamment lorsque que l'on regarde les indicateurs utilisés par les observatoires régionaux ou départementaux du tourisme. Et nous pensons notamment à une expérience vécue avec le CRT riviéra, qui, lors de l'enquête de fréquentation touristique de l'été 2009, souhaitait ajouter le tourisme itinérant à son champ d'observation tout en gardant le principe de l'hébergement unique ou principal comme principe de l'enquête. Nous discuterons dans la partie 3, l'effet « cercle vicieux » des résultats d'une telle enquête.

### ***Fin de la station comme unité de temps, de lieu et d'action***

Si ce modèle de la station est resté ancré depuis le début de la « doctrine neige » et pendant des années<sup>124</sup> dans les schèmes de penser des aménageurs, des politiques, des professionnels et dans la manière de fonctionner des pratiquants, les différentes crises qui lui sont imparties peuvent être lues non pas comme de « simples faits conjoncturels » (manque de neige, crise économique, montée de la conscience écologique) mais comme une remise en question structurelle de ses fondements (BOURDEAU, 2007 ; 2009). Dans sa suite GOUJON (2010) pour cerner ces évolutions, rapproche le modèle de la station de sports d'hiver du modèle du théâtre classique qui se base sur trois unités de temps, de lieu et d'action.

A l'unité de temps du théâtre qui impose que l'action de la pièce n'excède pas les 24 heures peut correspondre « l'unité de temps (...) dictée par les agents de location immobilière : la location à la semaine du samedi au samedi. Dès lors, les skieurs viennent en majorité pour une semaine, deux pour les plus aisés, ou à la journée pour la clientèle de proximité. » (GOUJON, 2010). L'unité de lieu du théâtre où tout se passe en un même endroit énoncé et localisé en début de pièce (appartement bourgeois, les rues d'un village, etc.) a son pendant dans les sports d'hiver qui a été défini « par l'urbanisme touristique de montagne. On part aux sports d'hiver là où c'est aménagé pour : c'est-à-dire en station de ski et nulle part ailleurs. Une fois qu'on est sur place et que l'on a garé sa voiture, tout est organisé pour que le touriste/skieur<sup>125</sup> n'ait plus besoin de sortir de la station : commerces, locations, services, etc. ; tout est à « portée de main » (...) » (GOUJON, 2010). Et enfin, l'unité d'action construite autour d'un seul et unique élément (le mariage d'un enfant, la perte d'un être cher, l'adultère, etc.) peut être mise en parallèle avec l'offre d'activités de loisirs disponible dans une station de sports d'hiver, autrement dit, une seule et même activité la pratique du ski alpin.

Ainsi, « le modèle des trois unités de temps de lieu et d'action est devenu périmé ; il n'est plus explicite pour comprendre le fonctionnement des sports d'hiver » (GOUJON, 2010). L'unité de temps vole en éclat de par notamment la diminution des séjours, l'apparition des séjours de « dernière minute » et la pratique du ski nocturne ; celle de lieu se disperse avec la porosité des limites des domaines skiables, l'apparition de

---

<sup>124</sup> Jus que dans les années 1980

<sup>125</sup> Celui qui a été nommé précédemment l'Homme moderne.



« non-lieux » tels les *snow-domes* et le passage d'une logique de site à une logique de spot (RICHARD, 1996) via l'émergence de nouvelles pratiques de glisses. Ces dernières viennent aussi perturber l'unité d'action puisque la *glisse* et ces divers supports viennent remplacer l'unique ski alpin. Pour le dire autrement c'est « l'équation touristique du premier degré « sports d'hiver = unicité (ski alpin) + uniformité (urbanisme et domaines skiables) + répétitivité (chaque année) » [CHEVALIER, 1995] sur laquelle était basée le scénario du séjour en station [qui] trouve alors clairement ses limites » (BOURDEAU, 2007).

### ***L'hybridation et le multiple comme modèle(s) de référence***

Le modèle de la station se trouve donc confronter aux mutations globales des pratiques récréatives, qui impose de dépasser l'unité de temps, de lieu et d'action pour intégrer l'hybridation et le multiple. D'un point de vue strictement géographique, KNAFOU (1990) donne à voir la complexification et la diversification des domaines skiables en l'espace d'une vingtaine d'années. Si un schéma unique<sup>126</sup> suffisait dans les années 1970 à présenter le fonctionnement de la station, dès les années 1990, la multiplication et la diversité de ceux-ci sont nécessaires. GOUJON (2010) note que cette évolution est « révélatrice des mutations que connaissent les stations. A l'unicité d'un lieu d'implantation succèdent la multiplicité des sites d'urbanisation touristique et la diversité des départs pour le(s) domaine(s). A la concentration du domaine skiable sur un versant succède l'étalement, l'interconnexion des domaines, l'augmentation du nombre de remontées mécaniques, etc. »

Mais sans doute parce que c'est « un système qui a fait ses preuves et son temps » (KNAFOU, 1991), il ne suffit plus de penser la montagne (et en particulier la montagne hivernale) dans les limites mêmes plus ou moins multiples de la station. Il semble que c'est ce que propose GOUJON (2010) lorsqu'en poursuivant son analogie théâtrale, elle propose de passer à un modèle hybride basé sur une dynamique in/off<sup>127</sup>, c'est-à-dire basé sur la diversité : diversité de temps, de lieu, d'action, de styles et de valeurs. « Du théâtre « hors les murs » aux glisses hors-pistes, du théâtre engagé aux glisses militantes et du théâtre de l'absurde aux glisses de l'absurde. » Le « pas de côté »

---

<sup>126</sup> On pense notamment à celle de la célèbre grenouillère de stations intégrées (GUMUCHIAN, GUERIN, 1977)

<sup>127</sup> C'est-à-dire que ce modèle « intègre la station comme cadre « institutionnel » ; ce dernier se renouvellera de manière permanente en s'inspirant des pratiques déviantes qui se développeront en marge de la station. » (GOUJON, 2010)

proposé ici permet non seulement d'ouvrir les modèles possibles de compréhension de ces évolutions, mais aussi d'intégrer ces dernières au sein de schémas interprétatifs généraux des pratiques récréatives et notamment ceux de post-tourisme. Ainsi de la dichotomie comme référence structurelle, c'est la figure de « l'entre-deux » qui devient la norme et à la station comme modèle unique et d'unité, ne peut-on pas ajouter à ses côtés l'itinérance et le post-station comme nouveaux cadres réflexifs ?

### 2.2.3. Vers une grille de lecture des pratiques récréatives alpines: itinérance, post-station et post-tourisme

Trois arguments seront développés dans ce paragraphe pour montrer en quoi la notion d'itinérance est une grille de lecture pertinente pour lire les hybridations proposées par certaines pratiques alpines sans pour autant effacer le modèle précédent.

Premièrement, l'itinérance telle que définie dans le chapitre 2, intègre des pratiques qui proposent un dépassement de l'unité de temps, de lieu et d'action. En effet, tout un panel de temporalités de pratique est englobé allant de l'itinérance mode de vie à la micro-itinérance (CORNELOUP, 2008) en passant par l'itinérance au long cours. De plus, en tant que notion dialogique dans son rapport au lieu, à l'espace et au territoire, l'itinérance propose de dépasser l'unité de lieu de la station sans l'effacer. Plus particulièrement, lorsque la pratique s'inscrit dans *une ligne droite entre des lieux à découvrir* (cf. conclusion du chapitre 2), le pratiquant est alternativement en mouvement puis "statique" dans un lieu qui peut être le refuge, la plage, le spot mais aussi la station. L'itinérance propose dans ce cas de lire des pratiques interterritoriales et non des pratiques fixées en un lieu ou territoire donné. Enfin, les exemples mobilisés jusqu'à présent montrent un dépassement de l'unité de l'action tant par les supports utilisés (motorisés ou non, à pied, à cheval, en voiture, en voilier, etc.) que sur le type d'activités pratiquées (culturelle, militante, sportive, etc.).

Deuxièmement, mobiliser l'itinérance pour penser les pratiques récréatives de montagne permet de redonner du poids à la famille de discours qualifiée de « sauvegarde » par GUERIN. En effet, l'itinérance permet d'appréhender un aménagement diffus sans infrastructure lourde. Pour autant comme le signale MIGNOTTE (2005), l'itinérance peut porter des projets « d'aménagement du territoire

au sens plein et même noble du terme, c'est-à-dire d'un acte volontaire d'intervention sur un territoire, dans le cadre d'un projet destiné au bien-être de la société. (...) Aménagement qui prend bien en considération toutes les dimensions sociales, culturelles, politiques, historiques, et bien sûr économiques, du, ou plutôt, des territoires concernés. »

Troisièmement, le double millefeuille de l'itinérance (cf. chapitre 2) permet d'ouvrir le champ d'observation à des pratiques alpines à des pratiques hybrides allant du produit au mode de vie en passant par le projet et le voyage. Elle permet à ce titre de ne pas restreindre les pratiques récréatives à un tourisme moderne et d'ouvrir le champ d'observation aux évolutions décrites précédemment (cf. figure 18). Cet égard, il est intéressant de noter l'aspect fédérateur de l'action « coup de jeune sur les sommets » menée par la GTA et qui a donné lieu à la restitution d'un livre blanc le 22 juin 2010 à Grenoble. Sans doute parce qu'elle aborde la question de la montagne, ni exclusivement sous l'angle de la montagne d'été ni exclusivement sous l'angle d'un tourisme mercantile ou inversement d'une pratique récréative gratuite, elle fait apparaître un entre-deux qui semble interpeller l'ensemble des acteurs pourtant porteurs des dichotomies précédemment évoquées.

Finalement, alors que nous avons montré, dans le chapitre 2, en quoi l'itinérance pouvait être considérée comme une figure postmoderne, nous souhaitons défendre ici l'idée qu'elle permet de lire des pratiques post-touristiques sans pour autant effacer les pratiques touristiques. Or, pour les pratiques récréatives alpines, BOURDEAU (2007) propose le terme « post-tourisme de sports d'hiver » reprenant les caractéristiques post-fordistes et post-modernes du post-tourisme. Nous proposerons donc d'ajouter son pendant aux notions de station et d'itinérance, le « post-station ». Post-station, qui permet de penser les liens, les porosités sans effacer totalement l'existence et les polarités autour de la station. Nous tenons de plus à préciser que si cette recomposition post-touristique existe tout comme pour l'ensemble de pratiques récréatives, son pendant hyper-touristique ne doit pas être passé sous silence. Mais c'est le premier, celui du post, auquel nous nous intéresserons plus en profondeur à travers les récits d'expériences de Via Alpinistes.

## Conclusion du chapitre 3

Alors que la recherche en sciences sociales s'interroge sur les « nouvelles ( ?) frontières du tourisme » (REAU, 2007), les pratiques récréatives citées tout au long de ce chapitre donnent à voir une partie de la réponse. En effet, en gardant les frontières dichotomiques classiques (temps de vacances/temps de travail, ici/ailleurs, habitant/touriste), ces pratiques peuvent apparaître comme étant hors du champ d'observation des pratiques récréatives. Mais, le choix d'une posture se rapprochant d'une géographie de la post-modernité et basée sur les logiques d'arrangements et de la figure de l'entre-deux propose de les lire comme autant d'indicateurs d'une ou de nouvelles formes de pratiques. C'est d'ailleurs à ce titre que nous préférons pour la suite le terme de pratiques récréatives à celui de pratiques récréatives (traduisant de la dichotomie travail/loisir) ou pratiques touristiques (traduisant de la dichotomie voyage/tourisme). Dès lors de nouveaux sujets et objets apparaissent et des pratiques alpines comme « l'ultra-sieste du mont-blanc »<sup>128</sup>, les prestations proposées sur [www.apied.fr](http://www.apied.fr)<sup>129</sup>, ou encore des pratiques tels que les Greeters<sup>130</sup> ou le projet « MyFrenchDinner »<sup>131</sup> peuvent rentrer dans le cadre d'analyse.

---

<sup>128</sup> Le collectif à l'origine de cet événement propose de voir source La sieste comme alternative à la course, au stress, à la compétition, à la domination de la nature .... Cet événement souhaite prendre le contre-pied de l'ultra-trail du mont-blanc qui est présenté « comme la découverte respectueuse du milieu montagnard, une aventure humaine et humaniste, inspirant courage et fraternité. » mais considéré par les organisateurs comme porteur de « l'idéologie de la domination des autres et de son environnement » et « l'expression de la compétition à laquelle se livre la société actuelle pour l'acquisition et la possession de toujours plus de biens matériels trop souvent superflus. » Source : [http://www.passerelleco.info/article.php?id\\_article=912](http://www.passerelleco.info/article.php?id_article=912)

<sup>129</sup> Il s'agit de prestation d'un accompagnateur en montagne associant randonnée itinérante, transport en commun et thématique spécifique tel que le jeûne, la cure de raisin, etc.. Il définit ses prestations comme étant « un voyage à pied au cœur de la nature, une invitation à préserver l'environnement et à participer au maintien des activités humaines. »

<sup>130</sup> « Le terme Greeter signifie "hôte" ou "comité d'accueil" en anglais. Un greeter est un habitant d'une ville, membre d'une association, qui accepte de passer quelques heures avec un visiteur pour lui faire découvrir un aspect de la ville qui l'intéresse. » Source : <http://www.voyageons-autrement.com/greeters.html> :

<sup>131</sup> D'après un document fourni par les porteurs de projet eux-mêmes, Renaud Maigne et Cécile Maigne définissent « MyFrenchDinner » comme le moyen d'« offrir une alternative à la restauration classique en favorisant la rencontre entre Parisiens et visiteurs étrangers. » L'idée étant de donner les moyens aux personnes en déplacement d'affaire d'« apprécier une bonne soirée de détente à Paris dans un pays que l'on connaît si peu (en se faisant) inviter chez un parisien qui veut faire votre connaissance, connaître vos origines, votre culture tout en échangeant sur la sienne!!! »

Ce cadre théorique reconnaît les mutations, plus que les crises, les arrangements plus que les dichotomies, les pas de côtés et non les absences. Loin d'être porteuses des grands flux touristiques classiques, ces pratiques minoritaires sont pourtant porteuses de sens, de valeurs, de nouvelles intentionnalités que seule une approche multidisciplinaire et scalaire peut saisir. On retrouve là le constat fait au sein du premier chapitre concernant l'observation du rapport entre société et mobilité. Observation, qui loin de pouvoir se contenter d'une approche par les chiffres et les flux, n'a réellement sa pertinence que lorsqu'elle permet de penser la complexité du phénomène. Parce que le tourisme et plus particulièrement les pratiques récréatives sont historiquement (et fondamentalement ?) des pratiques en (ou du) mouvement, l'observation du rapport société-mobilité et celui société-tourisme se rejoignent sur un double enjeu heuristique : faire évoluer les cadres modernes d'analyse et montrer le dénominateur commun des pratiques aujourd'hui lisibles en creux (en termes de rapport au temps, à l'espace et l'Autre). Mais cet objectif ne pourra être atteint qu'en reconnaissant de l'intérêt d'une géographie de la post-modernité et celle d'une approche par le post-tourisme voire le trans-tourisme. Autrement dit par le dépassement d'une lecture monolithique basée sur *l'éloge de la mobilité* et la *préservation du mythe touristique*. Mais que nous apporte une telle grille de lecture lorsqu'on l'applique à une mobilité récréative qu'est l'itinérance pédestre au long cours ?

## CHAPITRE 4. Récits d'expérience et arrangements des pratiquants pédestres au long cours : l'exemple des Via Alpinistes

### 1. Lieux communs de l'itinérance pédestre et présentation des itinéraires choisis

Nous avons vu les limites d'une approche dichotomique pour penser l'itinérance récréative, l'aménagement de la montagne et plus largement certaines pratiques récréatives contemporaines. Les exemples utilisés jusqu'à maintenant ont mis en exergue des arrangements entre *itinéraire-errance*, *sédentaire-nomade*, *réseau-territoire*, *touriste-habitant*, *drifter-backpacker*, *ici-ailleurs*, *visiteur-visité*, *loisir-quotidien*. Comment ce constat se décline-t-il pour l'itinérance pédestre? Ces arrangements sont-ils repris pour la promotion de prestations touristiques (marchandes)? Sont-ils perceptibles dans les récits d'expériences de pratiquants situées hors du champ marchand?

#### 1.1. Itinérance pédestre et discours des Tours-opérateurs : dichotomies et glissement

##### 1.1.1. Définition dichotomique de l'itinérance pédestre : "partir, ailleurs, en nomade"

Avec une grille de lecture dichotomique, l'itinérance pédestre, qui consiste à marcher pendant plusieurs jours, plusieurs semaines ou plusieurs mois, pourrait être qualifiée par le triptyque *Partir, Ailleurs, En nomade* (BERTHELOT, TOLLIS, 2010). PARTIR en opposition à RESTER, mais aussi en opposition aux pratiques récréatives à la journée et/ou à proximité. Il s'agirait dans ce cas, d'un Partir avec un grand P, d'un partir pour changer de vie, changer sa vie. Autrement dit, un PARTIR qui permettrait d'analyser le rapport au temps, le rapport à soi. Ou encore, un PARTIR avec un avant et un après l'accomplissement de ce rite initiatique que serait une itinérance pédestre au long cours.

AILLEURS en opposition à ICI car l'itinérance pédestre au long cours serait une rupture avec le quotidien familial. Dans cette logique, c'est l'altérité qui est recherchée, les repères et la routine abhorrés/rejetés/fuis. Le confort est relégué au non-nécessaire. Le but est de développer de nouvelles aptitudes dans un environnement qui tranche avec un "sweet-home".

EN NOMADE contrairement au SEDENTAIRE que le citoyen occidental moderne est au

quotidien. Etre nomade pour être libre, autonome. L'itinérance pedestre au long cours est vue dans ce cas comme le moyen de dissiper « le trop-plein énergétique. (...) [Car] les nomades comme les *wanderers*, vivent dans un parfait apaisement intérieur. Non pas que la nature désélectrise leur moelle, mais parce qu'un bel usage du monde permet de dépenser avec juste mesure le trop-plein vital sur le sable des pistes.» (TESSON, 2008)

Afin de savoir si cette approche dichotomique est présente dans les prestations marchandes d'itinérance pedestre, nous avons passé au crible du triptyque *Partir, Ailleurs, En nomade* 11 sites de Tour-Opérateurs (cf. Figure 20). Nous avons considéré à l'image du vocabulaire utilisé en marketing, que les sites Internet constituent une « entrée » dans le produit. Les textes utilisés par les tour-opérateurs sont donc pensés comme des « accroches » pour les clients potentiels et nous estimons qu'ils s'appuient sur un sens commun partagé.

1. [www.terresoubliees.com](http://www.terresoubliees.com)
2. [www.terdav.com](http://www.terdav.com)
3. [www.pedibus.org](http://www.pedibus.org)
4. [www.nomade-aventure.com](http://www.nomade-aventure.com)
5. [www.grandangle.fr](http://www.grandangle.fr)
6. [www.itinerance.ch](http://www.itinerance.ch)
7. [www.tamera.fr](http://www.tamera.fr)
8. [www.chamina-voyages.com](http://www.chamina-voyages.com)
9. [www.allibert-trekking.com](http://www.allibert-trekking.com)
10. [www.nomade-aventure.com](http://www.nomade-aventure.com)
11. [www.chamina-voyages.com](http://www.chamina-voyages.com)

Figure 20 : Listes des sites de Tour-Opérateurs consultés (BERTHELOT, 2012)

Pour chacun de ces sites, nous avons sélectionné les extraits de discours où était présente une vision dichotomique. Nous avons séparé ce qui était de l'ordre du *partir*, de *Ailleurs* et du *en Nomade*. L'ensemble des citations a été regroupé dans un fichier Excel afin d'offrir une vision d'ensemble des discours portés par les tour-opérateurs sur l'itinérance au long cours. Le tableau 11 présente les citations retenues plus éloquentes. Tous les sites précédemment cités n'apparaissent pas dans ce tableau, le discours de certains d'entre eux relevant davantage des glissements qui seront évoqués par la suite.

EXTRAIT SOURCES	PARTIR	AILLEURS	APIED
www.allibert-trekking.com	Parcourir les montagnes, les déserts, les contrées lointaines, c'est nécessairement accepter une part d'incertitude, d'inconnu. Une bonne préparation permet de se laisser aller au seul plaisir de la découverte.		
www.allibert-trekking.com		Petits villages ruraux de montagne, ont su préserver jalousement leurs traditions, faisant de leur vallée un lieu unique dans les Alpes françaises, dont vous explorerez les coins les plus secrets.	
www.allibert-trekking.com		Faune et flore exceptionnelles, temples oubliés... le Livre de la jungle grandeur nature.	
www.allibert-trekking.com			Nous marchons dans un véritable musée en plein air.
www.itinerance.ch			S'évader en montagne, c'est revenir à la simplicité. Bien plus qu'un effet de mode, marcher en montagne est un moyen d'expression, une quête vers l'ailleurs, une porte ouverte sur soi-même.
www.terresoubliees.com	L'équipe de Terres Oubliées s'est réunie autour d'un esprit: retrouver le goût de l'aventure en partant sur la trace des anciens explorateurs...		
www.terresoubliees.com			"On ne fait pas un voyage. Le voyage nous fait et nous défait, il nous invente" David le Breton
www.terresoubliees.com		Avec nous, partez là où les autres ne vont pas.	
www.nomade-aventure.com	Autonome et indépendant, le nomade libre a un goût prononcé pour l'Aventure avec un grand A et préfère se servir d'une boussole plutôt que de suivre un guide.		
www.tamera.fr	S'ouvrir sur le monde, l'inconnu, l'inédit, aller à la rencontre de l'autre.		
www.tamera.fr			Suivre pas à pas ces chemins qui nous mèneront au fil des jours à la découverte d'une mosaïque de terres aux couleurs variées, de peuples riches de leurs diversités et de civilisations lointaines.
www.chamina-voyages.com	Si vous aimez passer des vacances actives et enrichissantes, au contact de la nature et au milieu des plus beaux paysages de notre planète, nos voyages sont faits pour vous.		
www.chamina-voyages.com			Vous faire découvrir un pays ou une région pas à pas, en randonnant, pour rencontrer et surtout pour ressentir.

**Tableau 11 : Extraits de sites Internet de Tour-Opérateur proposant une vision dichotomique de l'itinérance au long cours (BERTHELOT, 2012)**



Comme se propose de le synthétiser la figure 21, au PARTIR sont associés les notions de *Rupture et déconnexion*, *d'aventure et inconnu* et de *dépassement et challenge*. L'AILLEURS est considérée, comme quelque chose de *préservé et authentique*, *extraordinaire et d'isolé* (*coupé du temps et dans l'espace*). Et, enfin, la *lenteur*, *l'ascétisme*, *la simplicité et l'introspection* sont les valeurs attribuées de l'itinérance pédestre en NOMADE. Et dans cette lignée, l'itinérance pédestre au long cours pourrait être définie comme le fait de *se couper du quotidien pour partir en nomade vers des horizons lointains, inconnus et inaccessibles. Et, y redécouvrir les valeurs essentielles, la nature originelle et/ou une culture authentique et soi-même*. On retrouve les caractéristiques d'une pratique récréative moderne penser en terme de rupture à rapport au temps, à l'espace et aux valeurs du quotidien. Cela signifie-t-il pour autant que ce secteur marchand des pratiques récréatives est exempt des évolutions décrites précédemment ? N'est-il pas possible de constater des arrangements dans leur discours, dans les valeurs qu'ils attribuent à l'itinérance pédestre ?

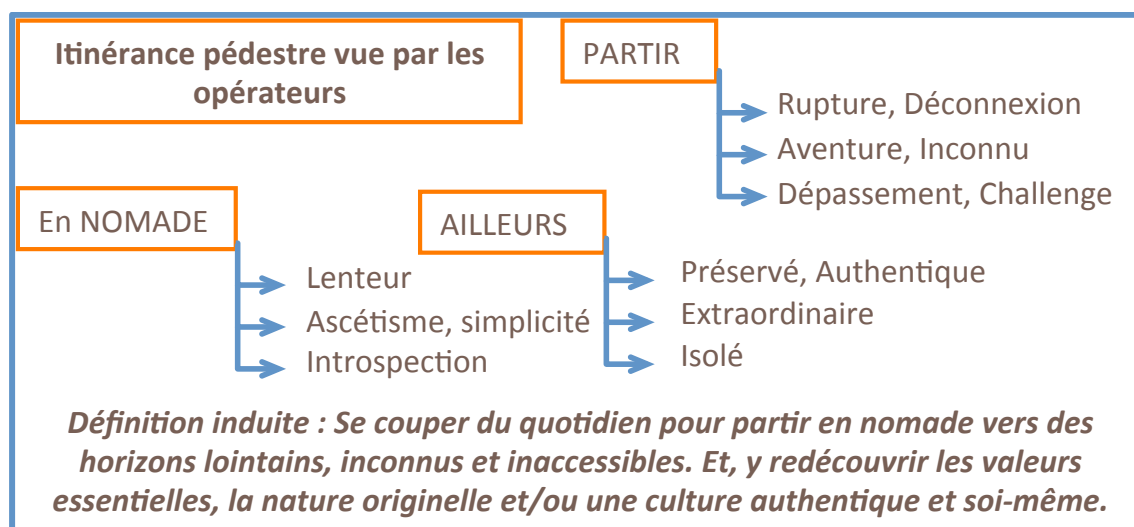


Figure 21 : L'itinérance pédestre vue par les opérateurs (BERTHELOT, 2012)

### 1.1.2. Deux glissements constatés dans le discours des Tour-opérateurs

En parallèle au discours dichotomique dans les démarches commerciales des Tour-opérateurs, deux glissements peuvent être constatés : celui du *se laisser porter* et celui du *mener*. Dans le premier glissement, ce n'est ni la *rupture*, ni *l'ascétisme* ni le *dépassement* qui est mis en avant mais davantage le plaisir, le confort, la sécurité, l'accessibilité, etc. Ainsi, un tour-opérateur met en avant le fait qu'il n'y ait pas de bagages à porter :

« Ils sont transportés d'hôtel en hôtel par nos soins. Vous marchez avec un petit sac à dos dans lequel vous mettez vos affaires pour la journée. » Un autre affirme qu'il suffit de « partir aux dates de votre choix, l'esprit libre, et avoir tout votre temps à consacrer uniquement au plaisir de vos vacances. »

L'idée étant qu'une fois « sur place, il ne vous reste donc plus qu'à profiter de vos vacances et à rester dans le bon chemin. » On retrouve là l'idée soutenue par CERON et DUBOIS développée précédemment où la pratique touristique commence une fois à arriver à destination. Et, les extraits (ci-après) montrent que cet exemple sur les bagages peut être généralisé à l'ensemble des éléments du séjour itinérant : le mode de déplacement, l'itinéraires, les hébergement, les sites à visiter, etc.

EXTRAIT SOURCES	Glissement <i>se laisser porter</i>
www.allibert-trekking.com	Vous ne vous occupez ni des réservations, ni du transport des bagages. Il ne vous reste que le plaisir de découvrir notre carnet de voyage, incluant cartes, itinéraire détaillé au jour le jour, informations pratiques, bons de réservation et, le cas échéant, billets d'avion.
www.grandangle.fr	Tout est prévu et réglé d'avance : la réservation et les hébergements, le transport des bagages d'une étape à l'autre, les transferts, les cartes détaillées et les descriptifs d'étape, les billets d'avion et de bateau si nécessaires, parfois la voiture de location ou le vélo, les sites à visiter et une documentation sur la région.
www.nomade-aventure.com	Si vous souhaitez aborder un pays ou une région sans trop vous fatiguer, ces circuits sont pour vous. Les étapes de 4 à 6 heures s'effectuent à pied ou en véhicule, et permettent de parcourir un vaste terrain.
www.terdav.com	La Rando-liberté : développé depuis 2003, ce concept de voyage vous permet de concilier liberté et sécurité d'organisation (...).
www.chamina-voyages.com	Vous manquez de temps pour organiser votre randonnée, vous n'avez pas envie de passer de multiples coups de fils pour réserver des prestations, et surtout vous n'êtes pas sûr de faire le meilleur choix. Vous voulez bénéficier d'hébergements testés auparavant et d'itinéraires fiables.
www.chamina-voyages.com	Partir aux dates de votre choix, l'esprit libre, et avoir tout votre temps à consacrer uniquement au plaisir de vos vacances (...).

Tableau 12 : Extraits de sites Internet de Tour-Opérateur proposant une vision dichotomique de l'itinérance au long cours (BERTHELOT, 2012)

Contrairement à Wordsworth qui non sans difficulté a fait comprendre la différence qu'il y a entre la marche et la promenade (GROS, 2009), ici le discours lisse la « dimension de fermeté et d'endurance » et l'aspect parfois « morne, répétitive, monotone » de la marche. Et, « le confort (...) en toutes circonstances » (cf. illustration 17) devient le fer de lance des discours pour attirer la clientèle. Ce glissement semble en partie reprendre les caractéristiques d'une forme culturelle où les individus sont à la recherche d'une offre touristique permettant d'effacer la logistique, la préparation et où cet effacement serait garant du plaisir et des avantages individuels. (CORNELOUP 2009).



Illustration 17 : Glissement du *se laisser porter* (Source : documentation personnelle)

Le deuxième glissement quant à lui va puiser dans un discours de l'*exploration*, du *risque*. Contrairement au premier, on retrouve, ici, le mythe de la *terra incognita*. Il ne s'agit plus de vendre une prestation où il suffit de *se laisser porter* vers une aventure sans risque, mais de proposer de *mener* sa propre aventure pleine de difficultés à surmonter. Comme l'illustre l'image ci-après, c'est une terminologie liée aux explorateurs aux premiers aventuriers (CLOT, 2007) qui est utilisée dans une prestation marchande. Ainsi, un tour-opérateur affirme souhaiter « *garder ce coup d'avance qui [leur] vaut le surnom envié de "Dernier des Mohicans"*. » Et il considère que « *le nomade libre (...) préfère se servir d'une boussole plutôt que de suivre un guide.* »



Illustration 18 : Glissement *mener sa propre aventure* dans une prestation marchande  
(Source : [www.terresoubliees.com](http://www.terresoubliees.com))

Une hybridation apparaît ici entre un discours mettant en avant une pratique quasiment « traditionnelle » de l'exploration, du voyage au sein une prestation marchande qui implique un accompagnement, des services. Cette hybridation rentre en écho avec une autre prestation touristique, celle proposée sur [www.nuit-nature.fr](http://www.nuit-nature.fr). Pourtant issu d'un domaine complètement différent, puisqu'il s'agit ici de proposer un



hébergement au milieu des champs entouré de montagne dans une bulle transparente (voir photo ci-contre). Ces deux illustrations montrent qu'actuellement il est possible de proposer une prestation élitiste ou de luxe en s'appuyant sur image liée au rustique, à l'authentique et au traditionnel.

Illustration 19 : Le luxe de la nature, l'exemple de "nuit-nature" (Source : [www.nuit-nature.fr](http://www.nuit-nature.fr))

En effet, concernant [nuit-nature.fr](http://nuit-nature.fr), « pour une nuit unique magique à deux, seuls au milieu des montagnes sous les étoiles (...) avec pour décor le coucher du soleil sur le Mont-Blanc, le bruit lointain de la vallée et peut-être en présence [des] ânes », la prestation s'élève à 210,00 € TTC pour deux personnes en saison d'été et 480,00 € TTC en saison d'hiver. Le prestataire qui propose cette offre, précise quant à lui que sa philosophie est de proposer « *des voyages cousus main* ». Parmi ces voyages, on peut

trouver ceux « sans reconnaissance préalable, une découverte (...) dans le plus pur esprit d'aventure, exigeant en terme d'engagement ». Alors que cette pratique (de non reconnaissance préalable) se faisait (et se fait encore) la plupart du temps de manière discrète, ici la nouveauté se trouve dans sa mise en avant comme valeur ajoutée, comme marque de fabrique qui implique de ce fait un surcoût (le séjour de 16 jours du Lac Powel aux Etats-Unis s'élève à 3090 €).

Pour aller plus en avant dans le positionnement des prestataires, une deuxième étape pourrait consister à dépasser le discours et analyser les produits qu'ils proposent et leur évolution. Autrement dit, voir si le discours est suivi d'actes ou non et qu'elles sont dans ce cas les modifications effectuées dans la composition des produits proposés. Dans notre cas, le but n'est pas de mesurer la nouveauté des offres mais "simplement" d'identifier quelles valeurs sont mises en avant dans les discours des prestataires. Au final, ce sont donc deux glissements que nous retenons, celui du *se laisser porter* que et celui du *mener dans une prestation marchande*. De manière relativement spéculative, on peut proposer le parallèle entre ces glissements et les évolutions générales des pratiques touristiques développées précédemment. Ainsi à titre d'essai, on peut suggérer que le *laisser porter* s'apparente à l'évolution hypermoderne du tourisme alors que celui du *mener une aventure* pourrait s'assimiler à une tendance post voire transmoderne.

### **1.2. L'exemple de la Via Alpina et les Chemins des crêtes du Pacifique, comme point de comparaison**

Du triptyque *partir, ailleurs, en nomade*, au glissement *se laisser porter* en passant par celui de *mener sa propre aventure*, nous avons désormais en tête un panel de valeurs attribuées aujourd'hui à l'itinérance pédestre dans le cadre de prestations marchandes. Avant de voir ce qu'il se passe du côté des pratiquants hors prestations marchandes, nous décrirons les deux itinéraires support des expériences dont nous étudierons les récits. Notre description de ces deux itinéraires que sont la Via Alpina et les Chemins des crêtes du Pacifique s'attachera à montrer en quoi s'il s'agit d'itinéraires identifiés, balisés et répertoriés.

### 1.2.1. Présentation de la Via Alpina, plus qu'un itinéraire, un produit ou un réseau : un projet hybride ?

La Via Alpina peut être considérée comme un itinéraire de randonnée qui relie les huit pays de l'arc alpin (cf. Annexe 2), mais pas seulement... Cet itinéraire résulte d'une initiative amorcée institutionnellement par l'association Grande Traversée des Alpes. En effet, c'est en 2000 que la Via Alpina reprend le concept imaginé en 1971 par P. Lamour de *promouvoir la randonnée et l'activité touristique, et lutter ainsi contre la désertification de la montagne*, pour l'étendre à échelle de l'arc alpin. Le constat d'un développement *restreint* à la France a été réalisé en 1998 par N. Lebel alors vice-président du comité permanent de la Convention Alpine et membre du conseil d'administration de la GTA. Ce constat a permis d'impulser une étude de faisabilité portée par la GTA de 1998-1999 pour une proposition initiale d'itinéraires et de partenaires. Cet itinéraire utilise les sentiers et hébergements existants pour organiser un réseau accessible au plus grand nombre de pratiquants. Le choix de l'itinéraire vise tout particulièrement à la mise en valeur naturelle et culturelle des territoires par le "fil rouge" que représente l'itinéraire. En s'appuyant notamment sur BERTHELOT (2006), trois phases distinctes de la construction de ce projet hybride peuvent être proposées.

#### ***Une première phase de construction de l'itinéraire (2001-2004)***

Durant cette période (première phase de financement interreg), bien que l'itinéraire ait été envisagé dès le départ comme un outil de développement touristique en évitant les zones dans lesquelles le niveau de fréquentation devient contre-productif, le projet s'est cantonné à un niveau relativement institutionnel. En effet, l'essentiel des actions menées : création de l'itinéraire, d'un site Internet, d'une base de données et d'un guide qualité, n'ont pas induit une implication directe des acteurs locaux. Si ces derniers étaient en partie les cibles des actions menées, peu de place leur était accordée dans la définition initiale du projet. Dans cette première phase, le niveau local est vu comme le niveau qui doit bénéficier du projet et non comme celui qui doit l'initier. A titre d'exemple, l'itinéraire a été balisé par les structures locales responsables des portions de sentiers concernées par celui-ci. En France, ce sont bien souvent les Comités Départementaux de la Randonnée Pédestre ou les communautés de communes qui ont été en charge de cette action.

### ***Une seconde phase d'utilisation de l'outil itinéraire (2005-2008)***

Durant cette période, le projet se trouve dans une phase charnière tant sur le plan institutionnel que territorial. En effet, cette phase correspond à un nouveau volet du financement européen (*Interreg*), qui met le projet face à de nouveaux objectifs. En effet, les partenaires se sont fixé comme objectif de sortir de la « fabrication d'un itinéraire » pour accompagner les dynamiques territoriales qui peuvent être identifiées et mobilisées sur et autour de celui-ci. Il s'agit, d'une part d'identifier et de mettre en réseau des projets sur des initiatives locales (territoires ou projets pilotes notamment) et d'autre part de procéder à une mise en valeur patrimoniale des territoires concernés par la Via Alpina et par la qualité de son *offre*.

### ***Une troisième phase de pérennisation ? (Depuis 2009)***

A ce stade et depuis plusieurs années maintenant, la Via Alpina en tant que projet hybride implique une multitude d'acteurs à différents niveaux de responsabilités, induisant différentes logiques de fonctionnement. Trois acteurs ou groupes d'acteurs peuvent être identifiés comme le *noyau central* de la Via Alpina : le Comité International de Pilotage (CIP), les secrétariats nationaux et le secrétariat international. Au sein même de ce noyau central, il existe un mixage entre *acteurs institutionnels, sociaux et économiques*. En effet, le comité de pilotage composé de 30 membres officiels regroupe à la fois des associations d'usagers, des institutions et des professionnels du tourisme ; les secrétariats nationaux sont, soit des associations (ou fédérations) d'usagers, soit des acteurs publics ou parapublics (ministère, régions, associations, ...). La Grande Traversée des Alpes, chef de file international du projet, est elle-même considérée comme une structure parapublique.

Les acteurs professionnels du tourisme et des loisirs sportifs de nature et de montagne semblent particulièrement séduits par le produit que représente la Via Alpina. Celle-ci constitue alors une aménité importante venant appuyer la constitution de leurs offres de la même manière qu'un label. Ce produit serait alors un alibi, puisque l'itinéraire ne serait intégré qu'en temps que matière première et support de la pratique, sans valorisation ni construction sociale. Pour les associations ou les fédérations d'usagers (acteurs parapublics ou *hybrides*) agissant directement autour de la Via Alpina, celle-ci constitue un outil de développement à utiliser selon les prérogatives des structures



observées. Les fédérations de randonnées y voient par exemple un moyen d'améliorer la lisibilité des itinéraires pédestres alpins, sans pour autant y appliquer les principes d'un développement territorial durable au sein duquel la randonnée aurait un rôle structurant essentiel. Ainsi, outils et prérogatives propres des associations semblent se répondre localement autour de la Via Alpina. Enfin, les collectivités y voient, elles, le moyen de fonder des processus de développement territorial dont le territoire même prendrait la forme de ce projet. Cependant, le statut de Via Alpina au sein des collectivités ne se limite pas à celui du seul projet territorialisé mais il peut aussi être celui d'un produit ou d'un outil. En effet, ces structures dites de développement local valorisent l'itinéraire comme une ressource, entendue alors à la fois pour le territoire et pour l'institution en question. La GTA s'inscrit dans ce cadre en "vendant" la Via Alpina tout autant qu'en travaillant fortement à l'adhésion des collectivités territoriales traversées au projet d'un développement territorial basé sur cet itinéraire.

Depuis la fin du financement européen *Interreg* (en 2008), deux visions de Via Alpina se confrontent sur l'avenir à donner à ce projet. Certains estiment que le projet a d'ores et déjà rempli ses objectifs, l'itinéraire étant balisé, répertorié, topographié. D'autres souhaitent qu'il dépasse son statut initial entre *produit* et *projet*. Mais les partisans de cette vision doivent faire face à deux freins principaux (résultats de l'évaluation 2005 de Via Alpina). Celui du *paradoxe* Via Alpina où pour fonctionner, ce projet hybride doit se reposer sur un réseau d'acteurs. Paradoxalement, les acteurs dans leur diversité attendent souvent de voir le réseau fonctionner et être efficace pour s'y impliquer. Ils n'utilisent ainsi que trop tard le potentiel contenu dans les interrelations permises par les réseaux. Ainsi que celui du *patchwork* Via Alpina où ses champs d'actions font preuve d'une densité pouvant permettre à chaque partenaire potentiel d'y trouver les éléments nécessaires à leur développement. Cependant, la multiplicité des offres de services et des possibilités de partenariat constitue un frein important à l'engagement de certains acteurs, qui peuvent sembler perdus au milieu d'un réseau. Ce sentiment semble paradoxal à son tour, tant la toile tissée par le réseau constitue un cadre d'actions efficaces pour un acteur au territoire particulièrement *flou*. Il semble qu'une stratégie intermédiaire (ou peut-être une solution par défaut) ait été trouvée dans le renforcement du lien avec les Via Alpinistes (i.e. les pratiquants autonomes de l'itinéraire). En effet, depuis mars 2009 il existe sur le site officiel de la Via Alpina un



espace intitulé la parole aux Via Alpinistes<sup>132</sup>. On y retrouve « des liens vers les expériences de passionnés ayant randonné sur la Via Alpina ou qui préparent leur aventure », des sites web, des carnets de route de « projets ambitieux autour de la Via Alpina », un blog où partager son expérience, « des conseils pratiques et des bons plans pour parcourir la Via Alpina » et une page Facebook ouverte à tous contributeurs (depuis de février 2011). Depuis cette année, une bourse de voyage<sup>133</sup> s'élevant à 1000 € existe pour les projets « le long d'un segment de la Via Alpina, relatifs à la randonnée (ou tout autre moyen de voyage non motorisé) et la découverte des Alpes au-delà des frontières. »

Finalement, comme le propose la figure 22, nous retiendrons à ce stade que la Via Alpina est une itinérance alibi puisque issue d'une initiative institutionnelle amorcée grâce à un financement Européen (Interreg). Cette initiative gérée par un Comité International de Pilotage, se trouve tiraillée entre deux avenir possibles : celui qui se satisfait de l'existence des 5 itinéraires balisés, répertoriés, topographiés traversant les 8 pays de l'arc alpin ou celui d'un projet hybride voulant se servir de cette base comme opportunité pour impulser du développement territorial, des pratiques récréatives itinérantes et de nouveaux produits touristiques.

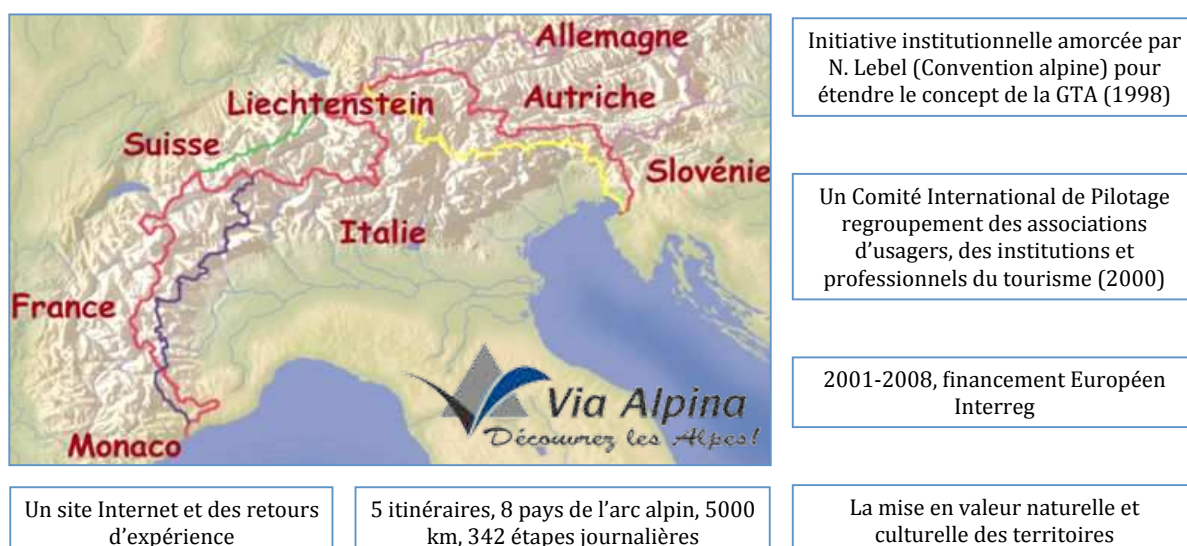


Figure 22 : La Via Alpina, une itinérance « Alibi » (BERTHELOT, 2012 d'après BERTHELOT, 2006 ; BERTHELOT, TOLLIS, 2009)

<sup>132</sup> <http://www.via-alpina.org>

<sup>133</sup> <http://www.via-alpina.org>

### 1.2.2. Le chemin des crêtes du Pacifique, une itinérance héritée

Si dès le début, l'*US Forest Service* a soutenu l'initiative du PCT, son existence est essentiellement due à la présence et l'énergie de deux passionnés Clinton C. Clarke et Warren Le Rogers. Ces derniers se sont rencontrés par l'intermédiaire de la *Young Men's Christian Association* (YMCA), sollicitée par Clarke pour l'organisation d'une course en relais. Après la création en 1932 du *Pacific Trail Systems Conference*, Clarke et Rogers co-organiseront de 1935 à 1938 les *YMCA-PCT Relays*, courses de relais estivales. L'objectif de ces courses est le défrichage du chemin le long de l'itinéraire par des jeunes de 14 à 18 ans. Ce seront au total 40 équipes de jeunes randonneurs qui auront sillonné l'itinéraire du nord au sud, repéré les points noirs, noircir des carnets de route.

Après une pause due au contexte international (seconde guerre mondiale), les efforts et l'implication de ces deux personnalités pour rendre le PCT pérenne aboutissent en 1968 à l'inscription du chemin parmi les *National Scenic Trails*. Seulement 8 itinéraires ont encore aujourd'hui cette reconnaissance qui leur vaut d'être valorisés dans ce système de sentiers nationaux. Clarke comme Rogers auront donné jusqu'à la fin de leur vie toute leur énergie pour l'existence de cet itinéraire de 4200 Km allant du Canada au Mexique. Et c'est un an après la mort du dernier des pionniers, en 1993, qu'aura lieu à l'ouverture du National Trails Day, une cérémonie pour la mise en place d'un monument symbolisant l'arrivée du Pacific Crest Trail. Dans la lignée de cette reconnaissance institutionnelle, on peut citer la dédicace à Warren Le Rogers par l'Etat de Los Angeles lors de la déclaration du National Trails Day en 1997 à Soledad Canyon. Aujourd'hui, la *Pacific Crest Trail Association* (PCTA) a pour mission de protéger, préserver et promouvoir le PCT en tant que ressource internationalement significative pour les randonneurs et les cavaliers et pour l'apport que la nature et le paysage donnent aux citoyens<sup>134</sup>.

Elle organise notamment la *kick off party*, qui est un événement festif annuel pour l'ouverture officielle du chemin. Elle permet de créer une synergie entre futurs PCTers et les vétérans. Une analyse des représentations des randonneurs longue distance

---

<sup>134</sup>Traduction par nos soins de « The mission of the Pacific Crest Trail Association is to protect, preserve and promote the Pacific Crest National Scenic Trail as an internationally significant resource for the enjoyment of hikers and equestrians, and for the value that wild and scenic lands provide to all people » (Source : [www.pcta.org](http://www.pcta.org))

(TOLLIS, 2006) identifie une véritable communauté de randonneurs, autour des PCTers et cet événement constitue une étape décisive d'intégration au groupe pour les marcheurs. Si la *kick off party* sert sans doute de ciment de départ, les *trail names* (*surnom du chemin*) marquent quant à eux l'intégration au « club des randonneurs longue distance ». Ainsi, sur le Pacific Crest Trail, la tradition veut que le groupe rebaptise les membres à cause d'anecdotes ou de traits de caractère, avec des noms en rapport avec le chemin, la nature et l'expérience vécue qui les unit. Dans l'étude menée par TOLLIS (2006), sur les 30 personnes interrogées, 25 en possédaient un. En définitive, les surnoms (nicknames) sont partie intégrante de l'entrée dans le monde des PCTers. « Ce que l'on observe dans ce phénomène touristique est le développement de solidarités très poussées, gratuites, la formation d'une communauté avec un sentiment fort d'appartenance de la part de ses membres, qui entraînent des comportements spécifiques, ritualisés. » (TOLLIS, 2006). Si la communauté des PCTers est un élément essentiel de l'identité du chemin des crêtes du Pacifique, elle n'est pas le seul acteur de la vie de l'itinéraire et les « trail angels » servent indéniablement de ciment pour la communauté des PCTers. Ces « anges du chemin » sont des personnes ordinaires qui habitent à proximité du PCT et dévouent une partie de leur temps, argent, énergie, au bon déroulement du périple des randonneurs sur le PCT (cacher des réserves d'eau, déposer des glacières, apporter des bons repas, aider aux déplacements, accueillir des marcheurs chez eux pour la nuit). De cette façon, ils ont l'impression de participer au projet de ces randonneurs et donc de voyager un peu à leur tour. Les « anges » sont donc partie intégrante de la communauté des marcheurs puisque, sans eux, les difficultés sur le chemin seraient bien plus pénibles, et ils accentuent le sentiment d'appartenance à « un même monde » des randonneurs. Ils servent de références communes pour les PCTers et entretiennent la mémoire collective du chemin en gardant des traces du passage de chacun des cheminants. Ainsi, la motivation de deux passionnés de la randonnée, les reconnaissances institutionnelles, la fête annuelle d'ouverture du sentier, la présence de *trail angels* et de *trail Nicknames*, ainsi que les missions de la PCTA sont autant d'éléments qui nous donnent à penser que le PCT est au départ une itinérance héritée. Itinérance héritée qui peu à peu s'est institutionnalisée et que nous proposons de synthétiser dans la figure 23.

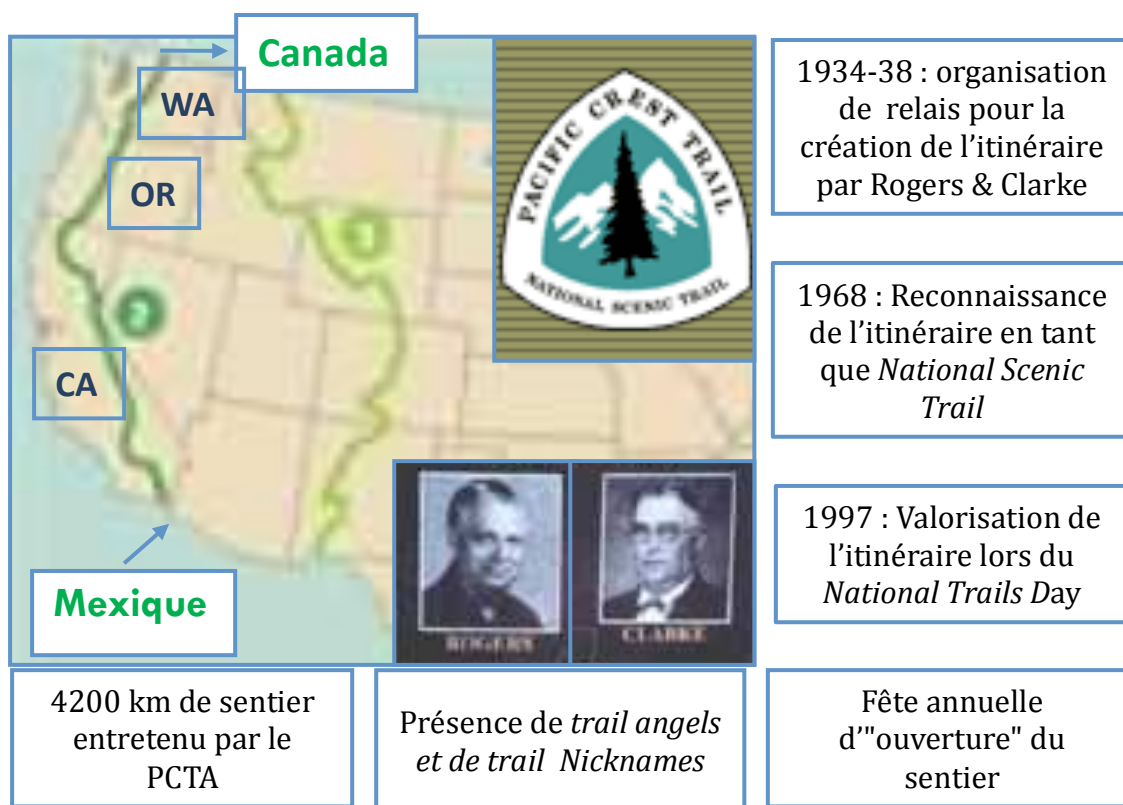


Figure 23 : Le Pacific Crest Trail, une itinérance « héritée »  
(BERTHELOT, 2012 d'après TOLLIS, 2006,2008 ; BERTHELOT, TOLLIS, 2009)

### 1.2.3. *Via Alpina et Chemins des crêtes du Pacifique: différences et socle commun*

Les présentations respectives du PCT et de la Via Alpina nous ont montré que si le premier itinéraire était issu d'une initiative personnelle (celle de Rogers rejoint par Clarke), celle de la Via Alpina est dès le départ plus institutionnelle (GTA, programme européen). Ces itinéraires, actuellement tous deux reconnus par des organismes nationaux voire internationaux (National scenic Trail et convention alpine) ont pour l'un, le PCT dû être créé physiquement alors que le second s'est appuyé sur des chemins existants pour en faire une "compilation" originale. Et l'objectif initial donné à la Via Alpina d'étendre le concept de la GTA à l'arc alpin (*promouvoir la randonnée et l'activité touristique, et lutter ainsi contre la désertification de la montagne*) en fait un itinéraire "culturel" en ce sens où dès que cela était possible, l'itinéraire redescend dans les villages, passe à proximité du patrimoine alpin, etc. En revanche le PCT peut être qualifié d'itinéraire "sauvage" en tant que haut-lieu de légende dans la culture de l'outdoor américain avec un gros engouement pour le bivouac. Et s'il comporte un versant culturel, celui-ci est peu mis en avant.

Enfin, la structure porteuse de la Via Alpina tente, depuis 2009, de poser les premiers cairns d'une communauté de Via Alpinistes en devenir : mise en ligne des récits d'expérience, mise en place d'un forum d'échange et d'une bourse de départ. Ce sont donc davantage des individus pratiquants qui parcourent aujourd'hui la Via Alpina, alors que sur le PCT, cette communauté de pratiquants est présente depuis longtemps. Alors quels sont les points communs de ces deux itinéraires ?

Malgré les différences que nous venons d'égrainer, un socle commun entre ces deux itinéraires peut être établi. Le PCT comme la Via Alpina sont des itinéraires au long cours, balisés, reconnus comme patrimoine international, fréquentés par des randonneurs, et qui sans doute doivent leur pérennité à l'existence d'une association "catalyseur" (PCTA ou GTA) . Pour toutes ces raisons (reprises dans la figure 12 ci-après), nous (BERTHELOT L., TOLLIS C., 2009) avons regroupé dans un corpus commun : 35 questionnaires et 1 interview passés auprès de PCTers<sup>135</sup> et 13 retours d'expériences sous forme de document papier ou blog de Via Alpinistes<sup>136</sup>. C'est à travers ce corpus de retours d'expérience que nous chercherons à savoir si les itinérants au long cours opèrent des arrangements entre les différents pôles de valeurs identifiées ? En effet, la relecture de ces expériences à travers le triptyque *partir, ailleurs, en nomade* devra nous permettre d'identifier quels sont les arrangements (LUSSAULT, 2007) ou non opérés par les randonneurs longue distance pour zigzaguer entre les différents pôles des dialectiques classiquement reconnues et retenues entre sédentaire-nomade (GAGNOL, 2009), ici-ailleurs (BOURDEAU, 2003), et temps du loisir-temps du quotidien (AMIROU, 1993).

---

<sup>135</sup> Les différents livres issus d'expériences sur le PCT ainsi que les Blogs ont aussi partiellement été mobilisés.

<sup>136</sup> Ces retours d'expérience ont été soit téléchargés sur le site internet de la Via Alpina, soit fournis par la coordinatrice internationale de la Via Alpina, Nathalie Morelle.

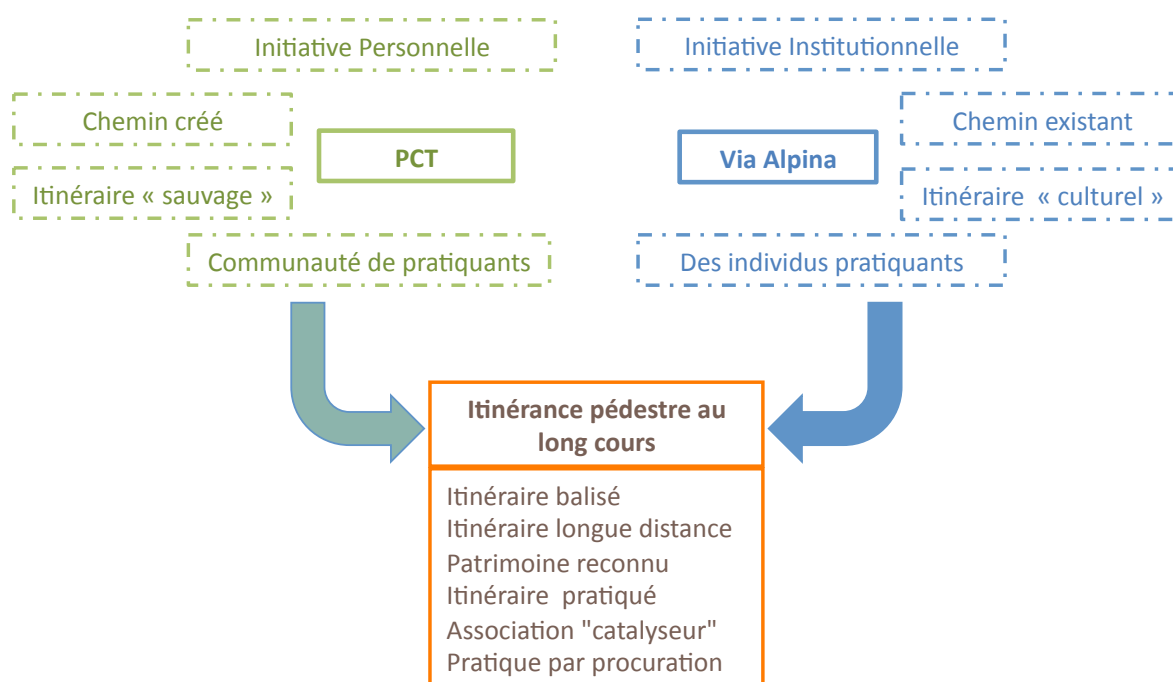


Figure 24 : PCT et Via Alpina, Différences et socle commun (BERTHELOT, 2012 d'après BERTHELOT, TOLLIS 2009)

## 2. Sédentaires en mouvement ou nomades temporaires, les arrangements des pratiquants itinérants au long cours

Si les résultats présentés dans cette partie sont le fruit d'un travail en binôme avec Claire Tollis<sup>137</sup> sur deux itinéraires distincts que nous venons de présenter, nous avons pour notre part essentiellement exploré les matériaux relevant de la Via Alpina. Ce sont ces derniers qui seront traités ici de manière détaillée et non la globalité du corpus. Cependant, ce sont les résultats du corpus commun (s'appuyant sur les deux itinéraires) qui seront ensuite proposés en 2.2. *Du suivre comme référence moderne à la pluralité des pratiques.*

### 2.1. Présentation des matériaux et des pratiquants : récits d'expériences et échantillon illustratif d'une communauté des itinérants au long cours

#### 2.1.1. Les récits d'expériences : usage référentiel, phénoménologique ou hyper-narratif ?

Nous avons vu dans les parties précédentes qu'en tant que phénomène complexe tant social que spatial, l'étude de la mobilité et plus particulièrement de l'itinérance récréative ne peut être réduite à l'étude d'un flux. Positionnement d'autant plus incontournable lorsque l'on cherche à identifier les entre-deux, les arrangements tels que ceux mis en exergue au sein des pratiques récréatives. Dans cette lignée, les itinéraires de la Via

<sup>137</sup> Doctorante - UMR PACTE-Territoire, Institut de Géographie Alpine, Grenoble, France.

Alpina et du PCT ne peuvent être réduits à une "simple" ligne i.e. à un « tracé plus ou moins direct entre 2 points » (BRUNET, 2003) mais doivent être considérés comme une ligne à l'épaisseur incontournable (TOLLIS C., 2008). Autrement dit, ces itinéraires sont porteurs d'expériences, qu'elles soient collectives ou individuelles, directes ou indirectes (MIAUX, 2007 ; REGULA, 2010). Expériences que nous avons choisies d'aborder, tout comme l'a fait GAUGUE (2010) à travers les récits des itinérants au long cours afin d'en saisir le projet.

Avant cela, comme le suggère URBAIN (2001), identifions quel contrat de lecture nous souhaitons passer avec l'auteur-narrateur-voyageur. Car de ce contrat dépend le niveau de lecture choisi quant « à la reconstruction du sens ou de la réalité de la mobilité » proposé par les récits de voyage. Or, URBAIN (op. cit.) propose de distinguer trois usages heuristiques possibles et complémentaires du récit de voyage<sup>138</sup> :

- « - L'usage référentiel, fondé sur un contrat de lecture fiduciaire, sur la base duquel le récit sert à reconstruire un comportement, une pratique ou un vécu du voyage ;
- L'usage phénoménologique qui, relativisant le respect du contrat susnommé, se sert du récit non pour reconstruire une pratique mais une attitude, une perception ou une théorie du voyage ;
- L'usage hyper-narratif qui se servira du récit de voyage pour étudier l'interface entre pratique et théorie : le rapport entre usage, discours et médiation. ».

Cette distinction nous permet de préciser que nous n'aborderons pas les récits d'expérience uniquement comme une restitution ou un reflet de l'expérience permettant de reconstruire les espaces et usages de l'itinérance récréative, c'est-à-dire la pratique elle-même. Mais, les récits seront davantage considérés comme des indicateurs, des révélateurs d'une pratique interprétée. C'est la perception que l'on a de sa pratique ou plutôt l'intentionnalité qu'on lui donne qui nous permettra de reconstruire une phénoménologie de l'usage de l'itinérance pédestre au long cours. Mais nous n'irons pas (même si cela est tout à fait pertinent) jusqu'à approcher les récits d'expérience en tant « hyper-récit d'un hypo-récit » c'est-à-dire à identifier les programmes narratifs de référence de la mobilité des itinérants au long cours. Autrement dit, nous nous appuierons sur les récits d'expériences pour définir non pas

---

<sup>138</sup> Nous garderons pour la suite le terme récit d'expérience parce qu'il permet d'être neutre par rapport à la dichotomie précédemment évoquée entre touriste-voyageur et le terme « expérience » met à notre sens davantage l'accent sur l'intentionnalité de l'itinérant.

les imaginaires qui en émergent (BOZONNET, 2002) mais pour analyser comment la mise en récit de l'intentionnalité des pratiquants itinérants au long-cours donne à voir une pratique porteuse d'arrangements ; arrangements au regard des caractéristiques classiquement retenues pour identifier le rapport au temps (loisir/quotidien), à l'espace (ici/ailleurs) et à l'autre (nomade/sédentaire) d'une pratique d'itinérance pédestre au long cours.

### 2.1.2. Les Via Alpinistes retenus, un échantillon illustratif ?

#### ***Des pratiquants hors d'une prestation touristique***

L'ensemble des récits d'expérience que nous avons sélectionnés regroupe des expériences qui n'ont pas été vécues dans le cadre d'un séjour touristique acheté à un prestataire ou un voyageur de la randonnée pédestre itinérante. Il regroupe uniquement des récits issus d'une pratique autonome, qui place ces expériences dans le champ des pratiques récréatives que nous avons précédemment définies. Ce choix de corpus permet d'être cohérent avec notre volonté de ne pas « restreindre notre observation à des pratiques, voire des produits touristiques délimités dans le temps du "hors-quotidien" et dans l'espace de "l'ailleurs" ». Il nous permet d'ouvrir la focale sur des pratiques (ou plutôt des récits de pratiques) qui potentiellement donnent à voir des « arrangements entre lieu de vie et lieu récréatif, entre temps du récréatif et temps du travail, entre pratiques récréatives et engagement militant, entre pratiques récréatives et mode de vie, etc. » (cf. chap. 2).

#### ***Une diversité des expériences***

Comme le montre le tableau ci-après (Tableau 2 : Diversités des expériences sélectionnées), il existe une certaine diversité dans les expériences, dont nous analyserons les récits. Tout d'abord l'âge des Via Alpinistes va du jeune, voire très jeune (5 ans et demi) aux retraités (l'âge communiqué le plus élevé étant de 60 ans). A la diversité des âges s'ajoute celle de la modalité de pratique puisque les récits proviennent d'expériences vécues en solitaire, en binôme, en groupe voire en famille. Il n'est sans doute pas anodin de préciser que la pratique solitaire n'est pas uniquement masculine, ce qui d'ailleurs est attesté par la mixité des genres dans les récits de notre corpus. La durée des expériences est elle aussi variable. En effet, l'expérience la plus courte est une expérience d'un peu plus de deux semaines (17 jours), ce qui



correspond quasiment à un séjour touristique classique, des vacances d'été<sup>139</sup>. En revanche, l'expérience la plus longue est de 5 mois, durée qui l'inscrit hors cadre des vacances prises grâce aux congés payés puisque celle-ci dépasse le temps total des congés payés, même si ces derniers étaient pris d'une traite. Sans doute corrélé à ce paramètre, l'itinéraire n'a pas nécessairement été réalisé dans sa globalité (par exemple seulement de Chamonix à Monaco). En revanche, pour d'autres, l'itinéraire de la Via Alpina a été prolongé par la traversée de la Corse puis celle des Pyrénées ! Enfin, les récits d'expérience ont été collectés sous différentes formes, soit sous format *statique i.e.* en document .pdf ou mail (ne relatant pas nécessairement une visée d'échange interactive avec une communauté de pratiquants, avec des proches, etc.), soit à partir des textes issus de blogs (qui marquent davantage la volonté d'échange au cours du séjour).

**Tableau 13 : Diversités des expériences sélectionnées (BERTHELOT, 2012)**

Age ou Situation professionnelle au moment du départ	Modalité de pratique	Durée de l'expérience	Modalité de restitution de l'expérience	Réalisation de l'intégralité de l'itinéraire	Sexe des participants
Jeune retraité	Surtout en solitaire + binôme	Environ 1 mois	Email adressé à l'équipe de la GTA	non	masculin
NC	En solitaire avec son chien	3 mois	R.d'expérience à la coord. Inter.de VA	Oui + Corse et Pyrénées	masculin
Retraitée	En solitaire	Environ 1 mois	R.d'expérience à la coordinatrice international de VA	Non (Chamonix à Monaco)	féminin
« fait le choix de profiter de ma vie, de mon temps et surtout de ma liberté. (...) [mon choix] a été de mettre de coté une carrière professionnelle. » 28 ans	En solitaire	110 jours	R. d'expérience à la coord. Inter.de VA + sur site internet déjà existant	oui	masculin
NC	Surtout en solitaire + binôme voire groupe	Environ 4 mois	Réalisation d'un blog	oui	Féminin
25 et 26 ans de retour d'1 mission d'un an au Mexique	Surtout en couple + Début à 4	76 jours	Réalisation d'un blog	oui	Féminin et masculin
1 retraité de 60 ans et 1 expert-comptable de 53 ans,	En binôme	Environ trois mois	Réalisation d'un blog	oui	Masculin
NC	En solitaire avec son chien	135 jours	R.d'expérience à la coord. Inter.de VA	Oui	féminin
Doctorant en géographie. VA étant un terrain d'étude - 29 ans	Surtout en solitaire + en groupe ou binôme	Environ 5 mois	Blog + édition d'un livre	oui	Masculin
NC	Surtout en solitaire + en groupe ou binôme	Environ 3 mois	R.d'expérience à la coord. Inter.de VA	Oui	masculin
Couple + 6 enfants (5ans1/2, 6ans1/2, 8ans, 11ans, 13ans1/2, presque 15)	En famille	17 jours	Site internet	Non (plusieurs séjours effectuées sur VA)	Masculin et féminin
Randonneurs "professionnels "	En couple	Eté 2009	R. d'expérience sur Site internet déjà existant + publication d'un ouvrage	oui	Masculin et féminin
34 ans, et 49ans, salariés	Surtout en binôme	Environ deux mois	blog	oui	masculin

<sup>139</sup> La durée moyenne d'un séjour pour l'été 2009 en région Rhône-Alpes se situe aux alentours de 5 jours (MITRA, 2009)

### ***Un échantillon révélateur de l'existence d'une communauté***

A la question "l'échantillon choisi est-il représentatif ou illustratif?", nous serions tentés de répondre qu'il est avant tout révélateur de l'existence d'une certaine communauté de pratiquants. En ce sens où il nous semble possible de considérer ces Via Alpinistes qui ont choisi de transmettre leur récit d'expérience comme une communauté sportive, voire culturelle en tant que « micro entités fondées sur le choix et l'affinité » (MAFFESOLI, 2004). Autrement dit, l'existence de ces récits d'expérience sera considérée comme indicateur supplémentaire de la mise en place d'une « Place Identity » (REGULA, 2010). L'analyse se focalisera donc davantage sur ce qui est de l'ordre du commun, du partagé chez les Via Alpinistes.

## ***2.2. Du suivre comme référence moderne à la pluralité des pratiques***

### ***2.2.1. De la dialectique sédentaire/nomade au sédentaire en mouvement***

Nous avons vu qu'en s'appuyant sur une vision dichotomique, l'itinérant au long cours pouvait être assimilé au nomade. Nomade que la vision moderne, assimile à un être libre en mouvement perpétuel sans attachement aux lieux. Or, nous avons déjà évoqué que cette perception relève davantage du mythe que de la réalité. Notamment, nous avons vu comment à travers une étude micro-géographique des Touaregs du Niger, GAGNOL (2009) montre la nécessité de dépasser l'opposition classiquement retenue entre nomadisme et sédentarité. Et ce, en faisant la preuve qu'il existe des « logiques nomades dans la « sédentarité » actuelle (...) et des logiques sédentaires dans le « nomadisme » d'autrefois. » Que nous apprennent les récits d'expérience des itinérants au long au cours, viennent-ils contredire l'analyse de GAGNOL ou au contraire la renforcer ?

### ***La liberté « sur les traces de », entre créativité et contrainte***

Tout d'abord, les récits d'expérience tendent à confirmer que les itinérants au long cours ne donnent pas à voir (croire) uniquement l'existence d'une liberté totale lors de leur voyage sur la Via Alpina. Comme l'attestent les citations regroupées dans le tableau 14, l'itinéraire (balisé) de la Via Alpina peut être considéré, affiché comme une véritable contrainte spatiale, voire territoriale à respecter. Dans certains cas, plus qu'un simple fil rouge, il s'agit d'un *parcours auquel il faut rester fidèle*, où les *détours* sont remarqués et les kilomètres sont comptés. Dans d'autres, les Via Alpinistes

s'approprient l'itinéraire pour *élaborer leur propre chemin* afin de composer *le trajet idéal* entre les différentes variantes proposées par la Via Alpina. Mais, une fois celui-ci fixé, il devra lui aussi être respecté.

*Mais je resterai fidèle au parcours de la Via Alpina.*

*J'ai un peu l'impression de revenir en arrière tant la Via Alpina fait de détours.*

*Petit point technique : Depuis le début ils ont fait 60 000 m de dénivelé et environ 1 300 km.*

*Je travaille en ce moment pour préparer mon itinéraire. Il existe trois trajets différents répertoriés mais tout est possible et j'ai décidé d'élaborer mon propre chemin. Je suis devant de nombreuses cartes, et j'imagine le trajet idéal en fonction des massifs que je veux traverser.*

**Tableau 14 : Une contrainte spatiale, l'itinéraire (BERTHELOT, 2012)**

A ces citations peuvent s'ajouter quelques pratiques mises en avant dans les récits d'expériences des PCTer. Premièrement, à l'image de ces citations « Mexique-Canada, pas de raccourcis, pas de flip flop. », « la manière traditionnelle : Mexique-Canada, sans rater aucun pas entre ces deux points », il existe une profonde distinction entre ceux qui ont suivi le chemin dans le sens traditionnel, et ceux qui réalisent le flip-flop. Le principe du *flip flop* consiste à revenir (même des années après) sur les étapes non effectuées pour avoir réalisé l'intégralité. C'est donc « la totalité de l'aventure et de la distance qui est valorisée et il n'est pas question de griller les étapes entre ces centres, l'intérêt de l'expérience résidant dans le respect de la continuité de l'épreuve, mile après mile après mile. » (TOLLIS, 2006).

A cette sacralisation de l'itinéraire comme un tout incompressible, marqueur de règles à respecter, s'ajoute la célébration des « kilométrages » comme le franchissement des premiers 500 miles, puis 1000 et 2000 miles (voir photo ci-contre). Cette célébration est basée sur le principe que les premiers randonneurs laissent un signe « construit de cailloux ou de branches indiquant aux suivants le nombre de miles qu'ils ont déjà franchi avec succès. » (TOLLIS, *op. cit.*)



Illustration 20 : Célébration des 1000 premiers miles parcourus.  
(Source : Ben Zeiger, PCT 2005 in TOLLIS, 2006)

A la contrainte spatiale que représente l'itinéraire s'ajoute une contrainte temporelle où le temps n'est pas considéré comme étirable ou illimité (cf. tableau 15). Pour certains, il existe un *programme* qu'il faut respecter *absolument*. C'est d'ailleurs à cause de cette contrainte temporelle que les Via Alpinistes préfèrent parfois quitter un massif, une vallée pourtant considérée *sans égale* pour *avancer, avaler des Km*. Et, l'image d'un Via Alpiniste tel un nomade libre est difficilement compatible avec le fait qu'il s'autorise l'observation de la faune si celle-ci ne *ralentit* pas trop et permet de *rester dans les temps*.

*En parlant de programme, le notre est assez intense pour la semaine à venir car il nous faut absolument être vendredi à Lenk (...) !*

*Je serais bien resté plus de jours dans ce massif sans égal, mais il me faut avancer, avaler des Km, car le chemin est encore long.*

*Je vois 8 chamois au-dessus de moi et j'observe un peu leur manège, ce qui ralentit mon avance, mais je suis dans les temps.*

*Tout ça bien sur en gagnant des jours sur le planning initial puisque nous sommes aujourd'hui 26 juin à Zams avec 5 jours d'avance.*

Tableau 15 : Une contrainte temporelle, un programme à respecter (BERTHELOT, 2012)

Sur le PCT, la « kick off party » est un marqueur fort de l'existence d'une saisonnalité, d'une bonne période pour se lancer dans l'aventure ; ainsi tels les nomades pour démarrer la caravane du sel, il existe une saison pour faire ces premiers pas sur le PCT. Et si sur la Via Alpina, l'ouverture du chemin n'est pas symboliquement marquée par une fête d'une telle envergure, les contraintes que sont l'enneigement du sentier et des cols ainsi que les trop grands froids, conditionnent tout autant les périodes de départ des randonneurs au long cours. Ainsi, loin d'être une aventure sans contraintes temporelle, une double dimensionnalité temporelle peut exister : celle d'un programme à tenir au jour le jour ainsi que celle de la bonne saisonnalité à respecter.

### ***La linéarité binaire de l'expérience : entre attachement et zapping***

La seconde vertu attribuée par nos contemporains au nomade est d'être mobile ; mobile étant entendu dans ce cas comme quelqu'un en perpétuel déplacement sans attachement particulier à l'espace, au lieu, au territoire. Mais le cheminement de nos premier et second chapitres nous a permis d'établir que la mobilité n'est pas réductible au déplacement et qu'en cela il est difficile d'opposer mobilité et attachement à un lieu ; en particulier pour l'itinérance (récréative) qui loin d'être une simple pratique en mouvement, n'efface pas le rapport au lieu. Au contraire, bien souvent, elle est un moyen de le connaître, le découvrir autrement. Or, nous venons d'ores et déjà de montrer qu'une partie des récits d'expériences des Via Alpinistes restituent un déplacement qui « ne se fait pas dans un lieu éphémère et mouvant mais bien dans un espace stable et durable, celui d'un itinéraire à ne pas quitter » i.e. un lieu en soi. Mais peut-on identifier parmi ces récits d'expérience un attachement à des lieux de passage ou des discours relatant un autre moyen de découvrir ?

Les quelques extraits de récits d'expérience rassemblés dans le Tableau 16, montrent le statut particulier qui est attribué à l'hébergement, qu'il soit gîte ou refuge, l'arrivée à celui-ci est qualifiée de vrai *bonheur* ou de véritable *récompense*. Ici, l'hébergement fait bien figure de point dans l'espace de l'itinérant, enchâssé par la ligne qu'est l'itinéraire.<sup>140</sup> Et, loin de n'être fait que de « traces idéalement ouvertes, illimitées »<sup>141</sup>,

---

<sup>140</sup> Le parallèle est fait ici avec cette phrase de GAGNOL (2009), « il existe des points dans l'espace nomade mais qui restent largement enchâssés dans des lignes et les aires qui les dépassent et déterminent », reprise dans la chapitre 1.

<sup>141</sup> Telle qu'est qualifiée l'utopie nomade par GAGNOL (*op. cit.*)

il existe dans la topique de l'itinérant au long cours *des endroits (...) qui ne méritent pas d'être quittés.*

*Mais quel bonheur d'arriver alors dans un refuge tout chauffé, rempli de tyroliens tout aussi chauds après deux bières (soit 2L) qui chantent toute la soirée. Yodelaliooooouuuu!*  
*C'est dur d'être nomade car des endroits comme celui là ne méritent pas d'être quittés...*  
*Mais quelle récompense au gîte. Le gîte pour nous tout seuls, un bon demi (litre) de bière locale et un repas tout aussi local. Les aubergistes sont adorables.*

**Tableau 16 : Attachement au lieu de passage (BERTHELOT, 2012)**

Dans la description du PCT, nous avons mentionné l'existence des Trails angels en ce qu'ils étaient un élément essentiel dans la vie de l'itinéraire. Ici, nous les lisons comme des créateurs de *points* (de repère, de réconfort ?) dans l'espace mobile des PCTers. Puisqu'en cachant de l'eau et de la nourriture, en proposant des barbecues, voire le gîte et le couvert et même la lessive le long de l'itinéraire (TOLLIS, 2006), ils créent des lieux, des espaces de convivialité et de ressourcement, qui sont non pas ignorés ou fuis mais au contraire recherchés et appréciés par les PCTers, A titre d'exemple, TOLLIS (*op. cit.*) explique que « les Sauffley's (...) tiennent une "auberge pour PCTers" en Californie du Sud et qui aujourd'hui constitue un passage obligé pour les "vrais PCTers". (...) Les randonneurs y passent souvent plus d'une nuit, leur maison est un



havre de paix et une vraie plate-forme de rencontre pour les marcheurs qui, à un jour de marche d'intervalle, ne s'étaient pas encore vus sur le chemin. »

**Illustration 21 : Chez Donna Sauffley (Source : Jackie Zinger in TOLLIS, 2006)**

Une autre série d'extraits de récits d'expérience (cf. Tableau 17) vient battre en brèche l'image du nomade isolé dans son mouvement et par là même renforcer les conclusions précédemment avancées sur l'itinérance (récréative) comme pratique en mouvement constituant une porte ouverte sur les territoires traversés. A travers ces récits, la Via

Alpina permet de *faire découvrir un véritable trésor de patrimoine*. Et *chaque pas, est la découverte d'un espace nouveau*. Loin d'être enfermés dans leur bulle que serait l'itinéraire, certains préfèrent attendre le *beau* pour *partir car les montagnes traversées sont d'une rare beauté*.

*Où encore cette Via Alpina peut vous faire découvrir un véritable trésor, de patrimoine par la beauté de ses villages perchés où chacun à son caractère et son histoire, ou lorsque vous vous avancez au milieu des bois, perdu sur un plateau, un bonheur pour vos yeux...*

*Chaque pas, est la découverte d'un espace nouveau...*

*Tout d'abord, merci à la GTA d'avoir inventé ce concept de Via Alpina, car il fait naître le rêve et sans une part de rêve, je n'aurais jamais eu l'idée d'aller jusqu'à Trieste avec un gros sac à dos (rouge).*

*Je ne veux partir sans le beau car les montagnes qui m'attendent sont d'une rare beauté...il faut absolument s'y balader par beau temps!!!*

**Tableau 17 : Itinéraire comme porte d'entrée sur... (BERTHELOT, 2012)**

Sans nul doute, cela n'aura pas échappé au lecteur, qu'il existe une contradiction possible entre les deux premières séries d'extraits de récits de voyage (Tableau 14 et 15) et les deux dernières (Tableau 16 et 17). En effet, la mise en avant de contraintes temporelles et spatiales montre que l'itinérant au long cours peut considérer les itinéraires que sont la Via Alpina ou le PCT, comme des espaces stables et durables à suivre et respecter et où l'important est d'avancer pour avaler les kilomètres. Mais parallèlement, nous avons pu lire que les hébergements et autres lieux créés par les trail angels sont autant de points de repère, de réconfort mais aussi d'ancrage le long de cette ligne que représente l'itinéraire. Ligne qui à travers certains récits prend le statut de porte ouverte sur des espaces, des lieux voire des territoires.

Cependant, ce sont bien ces constats contradictoires qui permettent de renforcer ou plutôt d'élargir à l'itinérance pédestre au long cours, les conclusions de GAGNOL (2009) proposées pour interpréter le rapport au lieu des nomades et celui du rapport au lieu, à l'espace, au territoire des itinérants au long cours. Ainsi, ces deux constats viennent renforcer l'idée que l'itinérant pédestre tout comme le nomade ne peut pas être réduit à un individu libre en mouvement. De manière contradictoire, mais inhérente à cette pratique, ces derniers viennent renforcer l'aspect dialogique que nous avons précédemment évoqué (cf. chap. 2). Cette contradiction renforce donc l'importance d'une appréhension par la complexité des phénomènes d'itinérance, précédemment évoquée.



### 2.2.2. Temps libre et temps du quotidien, une routine extra-ordinaire

Une constante est mise en exergue tant par les professionnels que les observateurs (notamment en sciences sociales) des pratiques récréatives : l'évacuation de la dimension politique (BOURDEAU, 2011). La pratique récréative équivaut dans ce cas à « jeter un pont entre deux mondes celui où l'on peine et celui où on se borne à consommer » (CAZES, 1989). En effet, la mythologie touristique abonde de références (visuelles ou textuelles) relevant de l'abandon des rôles sociaux. Et comme le soulignait déjà KRIPPENDORF (1987), le touriste « prétend chercher le calme, le changement et l'antiquotidien » et dès le pont de la récréation franchi « nul ne se sent responsable, c'est l'égoïsme qui prime », précise ce même auteur. Cette caractéristique trouve en quelque sorte son apogée dans la formule déjà citée d'Edgar MORIN : « *la valeur des vacances, c'est la vacance des valeurs* ».

#### ***Rite de passage et expérience initiatique***

En suivant cette constante, le rite de passage proposé par AMIROU (1983) serait un des marqueurs du passage entre monde du quotidien et monde du temps libre. L'individu citoyen dans le quotidien devient dans le temps libre, un touriste inculte, superficiel ou aliéné (BURGELIN, 1967), voire irrespectueux et destructeur (URBAIN, 2002). On retrouve ici, le sens péjoratif commun du mot touriste avec ses connotations de légèreté, d'amateurisme, de dilettantisme et même de cynisme (BOURDEAU, 2003). Mais parce « qu'il ne faut pas ici se tromper de cible en confondant tourisme et touriste, une industrie et un homme » (URBAIN, *op. cit.*), nous nous intéresserons davantage ici à montrer à travers nos exemples d'itinérance pédestre au long cours, que certains pratiquants souhaitent intégrer une dimension (une justification) éthique au sein de leur pratique récréative. Ainsi, les citations présentées dans le Tableau 18, montrent des itinérants désireux d'une *pratique douce de la montagne*, prêts à *récolter et classer les différents projets locaux qui s'inscrivent dans cette volonté de proposer des alternatives*. Et, une démarche pour *promouvoir l'association Bolivia Inti Soleil Sud* se voit attribuer une aide à hauteur de 500€ à travers son programme "*La course en Solidaire*".



*Le cahier des charges est simple, profiter de la beauté des lieux, du contact avec les habitants et randonneurs croisés sur la route. Nous voulons que la Via Alpina soit pour notre périple un lieu d'émerveillement, de rencontre et d'échange: une pratique douce de la montagne.*

*Récolter et classer les différents projets locaux qui s'inscrivent dans cette volonté de proposer des alternatives de développement durable dans leur région.*

*Aujourd'hui nous souhaiterions profiter de cette traversée des Alpes pour promouvoir l'association Bolivia Inti Soleil Sud de promotion de la cuisson solaire œuvrant dans le monde entier.*

*Derniers coups de téléphone et SURPRISE, il semblerait que notre projet ait plu à la Mutualité Française qui veut nous aider à hauteur de 500€ à travers son programme "La course en Solidaire", merci encore!*

*Le fait de faire ça en courant relève plus d'une façon de se déplacer et d'une éthique que d'une volonté de performance physique*

**Tableau 18 : Au-delà de la performance physique, dimension et justification éthique (BERTHELOT, 2012)**

Cette mise en exergue d'une dimension éthique ou plus simplement utile peut être lue comme une recomposition de la constante de rupture précédemment évoquée entre monde du quotidien et monde du loisir. En effet, ici, le pratiquant n'abandonnerait pas son rôle de citoyen dès lors le pont « récréatif » franchi. Et par là même l'itinérance pédestre au long cours n'est plus vue uniquement sous l'angle de la performance, de l'exploit tel que cela pourrait l'être dans une vision moderne mais comme une expérience qui a du sens, une signification.

Peut-on attribuer le dépassement de cette rupture au temps long (plusieurs mois) et à l'autonomie (i.e. la dimension non marchande) de ces expériences récréatives ? En effet, BURGELIN (1967) écrivait sur le ressenti des touristes que « le temps qui est jugé manqué n'est manifestement pas le temps de « voir » (...) : c'est celui de nouer (...) une relation d'un autre ordre, dans laquelle ce dont on s'imprègne pénètre peu à peu (...) ; cette relation se distingue de la consommation pure et simple par la lenteur de son rythme. » Sans pouvoir apporter une réponse franche et définitive à cette question, les extraits de récits d'expérience repris en tableau 19 montrent que *le rite de passage des itinérants au long cours ne peut pas se réduire au fait de rentrer à l'aéroport et de prendre l'avion* (AMIROU, 1993). Mais il s'agit pour les itinérants qui s'expriment ici d'un projet (et non d'un produit) qui se construit, qui se mûrit dans le « temps du quotidien », depuis *l'enfance et dans lequel on rentre doucement, pas à pas*. Avant même le rite de passage, c'est une expérience, un projet qui demande de faire des choix dans sa vie quotidienne. Ainsi, pour pouvoir réaliser cette expérience, certains affirment avoir *démissionné [et qu'ils ne retrouveront pas] un aussi bon travail*.

*Cette traversée est inconsciemment un rêve de gosse, quelque chose qui se met en place au fil des années sans qu'on s'en aperçoive et qui fait qu'un jour le déclic se fait et l'évidence saute aux yeux!*

*Je rentre doucement dans le voyage pas à pas, un pied devant l'autre.*

*Cette sorte de voyage initiatique se réalisera à pied dans sa totalité, concrétisant un vieux rêve de vie nomade et d'éloge de la lenteur.*

*J'ai démissionné. Je ne trouverai pas un aussi bon travail. Mais je me sens plus en accord avec moi-même.*

Tableau 19 : Au-delà du rite de passage, un projet qui se construit au fil du temps (BERTHELOT, 2012)

Ce dépassement de la rupture temps libre et temps du quotidien passe aussi par la persistance de cette expérience de retour chez soi (mais n'est-ce pas aussi le cas des enfants qui vont pour la première et dernière fois de leur vie rencontrer Mickey pour "de vrai" ?). En effet, une pratiquante estime que cette expérience *reste comme une empreinte indélébile*. Et au-delà de l'accomplissement sportif, un autre pratiquant pense qu'une *beauté intérieure (...) est aussi retenue*. Enfin, pour un autre, l'itinérant au long cours ne pourra pas espérer le même quotidien à son retour puisque *chaque journée (l)'a transformé*.

*Je serai sûrement amené à faire des choses plus longues, plus loin, plus hautes ou plus vite mais jamais rien de plus beau intérieurement que ces 3 mois passés en montagne, tant d'émotion que je me souviens en avoir pleuré de bonheur à plusieurs reprises, seul au milieu de nul part... avec le sentiment d'être dans le juste en bouclant la boucle!*

*Une aventure extraordinaire, qui reste comme une empreinte indélébile.*

*Partir seul et en courant, c'est aussi grandir à l'intérieur et s'ouvrir*

*Chaque journée m'a transformé.*

Tableau 20 : Au-delà du rite de passage, une expérience initiatique (BERTHELOT, 2012)

### ***Un temps long sans déconnexion***

En arrêtant là la démonstration, nous pourrions conclure que l'itinérant pédestre au long cours, bien que brouillant les temporalités entre temps "libre" et temps du quotidien par l'introduction d'une dimension (ou du moins une volonté) éthique dans la vacance des valeurs, donne à voir une pratique moderne du Partir i.e. partir avec un grand P, partir pour vivre son expérience initiatique déconnectée de la société. Mais est-ce vraiment le cas ?

Loin d'être un drifter qui considère son voyage comme une rupture, l'itinérant au long cours peut reprendre certaines caractéristiques post-modernes du Backpacker (COHEN, 2004) comme « la diminution de la séparation avec le chez soi ». En effet, les Via alpinistes oscillent entre connexion et déconnexion (cf. Tableau 21). Ainsi sortir son *téléphone pour laisser un message audio aux personnes qui me suivent sur internet et attendent de mes nouvelles* peut devenir un geste du quotidien. Et loin de s'en lasser ces messages, ces *mots les accompagnent souvent dans la montagne !* Plus que repoussés les amis sont donc les *bienvenus* et une soirée avec eux *sèche toutes les pluies et fait vite oublier les journées solitaires*. Autrement dit, ces temps particuliers sont vécus comme respiration ou source d'énergie dans son quotidien de l'ailleurs.

*Puis avant de me coucher, je sors mon téléphone pour laisser un message audio aux personnes qui me suivent sur internet et attendent de mes nouvelles*

*C'est vraiment très chouette de recevoir tous vos messages, vos mots m'accompagnent souvent dans la montagne !*

*Merci à vous tous qui me suivez toujours...ça doit être lassant à la longue non???*

*Bien heureusement, le vent d'ouest m'a poussé vers Champex où m'attendaient des amis pour une soirée qui sèche toutes les pluies et fait vite oublier les journées solitaires.*

*Je profite aussi de ce message pour inviter des amis à venir me rejoindre pour marcher quelques jours, soyez les bienvenus.*

*Becs à tous et au plaisir de vous lire, ou encore mieux...de vous voir.*

**Tableau 21 : Plus qu'une rupture, une pratique entre connexion et déconnexion (BERTHELOT, 2012)**

Au-delà de la diminution de la séparation avec le chez soi, la Kick off pour le PCT ou le forum des pratiquants de la Via Alpina<sup>142</sup> sont tous deux des moyens d'échanger les trucs et astuces des pratiquants mis en place par les associations "catalyseur". Ainsi, en poursuivant l'analyse de COHEN, le PCTA comme la GTA peuvent être lues comme des institutions (ici des associations) qui favorisent l'existence de « repères familiers dans la sphère quotidienne du voyage ». Autrement dit comme une caractéristique postmoderne supplémentaire, relevant davantage du Backpacker, que du drifter. Et, l'existence des *trails angels* ne serait-elle pas la preuve d'une « certaine habitude des locaux » à la pratique de ces itinérants au long cours. *Diminution de la séparation avec le chez soi, Repères familiers dans la sphère quotidienne et habitude des locaux* sont autant de rapprochements qu'il est possible de faire entre les itinérants au long cours

<sup>142</sup> Plus de 180 commentaires ont été publiés sur le site entre janvier et novembre 2010 d'après le rapport d'activité 2010 de Via Alpina.

et les Backpackers (et non ici les drifter). Ce constat permet de nuancer l'idée de Partir avec un grand P et de rupture avec un grand R. Ici encore, les récits d'expériences des itinérants au long cours font émerger des arrangements entre expérience initiatique et diminution de la séparation avec chez soi, entre dimension éthique et pratique récréative.

### 2.2.3. De la dialectique ici/ailleurs à l'altérité familière

Dans une logique dichotomique plaçant l'expérience du voyage dans l'ailleurs, l'ailleurs est considéré comme l'endroit où l'on peut revendiquer le *droit à la paresse* (LAFFARGUE d'après BOYER, 2002). Dans sa vision moderne, l'itinérance récréative, considérée ici comme une pratique récréative de nature, s'inscrit en faux contre cette dichotomie puisqu'elle tend à valoriser *l'effort, l'exploit, le dépassement de soi et la conquête de la nature*. Or, les récits d'expérience donnent à voir une pratique qui certes demande *le goût de l'effort, la passion de la montagne, la volonté, la détermination* mais parallèlement c'est bien *une vraie partie de plaisir, de sublime journée* qui sont retenus et mis en exergue (cf. Tableau 22). L'itinérance récréative affichée par les Via Alpinistes et les PCTers propose donc une double couche d'arrangements de la dialectique ici-ailleurs. L'ailleurs n'est pas uniquement vu comme *l'endroit de la paresse* mais la non-oisiveté des itinérants, loin d'être considérée uniquement comme une contrainte laborieuse, est aussi valorisée comme faisant partie du plaisir inhérent à cette pratique.

*Sublime journée (1700 d+, 2600 d-).*

*Le chemin est brutal mais on aime.*

*C'est cool d'être 4, on s'éclate. 2020+, 665- avec nos 2 new copains.*

*800 Km ... cela paraît irréalisable, mais pourtant, quand on a le goût de l'effort, la passion de la montagne, la volonté, la détermination... Nos jambes peuvent nous porter au bout du monde...*

*Puis la recette est simple : une bonne préparation physique et psychologique (...)*

*La plupart des américains sont trop faibles et stupides pour partir, ils ne survivraient pas sans leur téléphone et leur eau minérale.*

*Pendant cette traversée, on peut dire que le plaisir de marcher prime sur les difficultés rencontrées*

*Kitty vient de partager encore quelques jours fantastiques avec moi. Et hier nous avons versé quelques larmes ensemble quand, arrivées à 3000m, au sommet, nous avons aperçu le Mont Blanc juste là, à portée! Avant son arrivée, j'étais fatiguée sans trop le savoir et usée par la solitude.*

*J'ai adoré la marche, les partages avec mes invités, l'amitié (...).*

*Chaque jour était un nouveau défi pour atteindre l'étape du soir, des cols à franchir, des sommets à gravir, des vallées à traverser, quelque soit l'état de fatigue physique ou moral, sous une météo très variée, des grosses chaleurs aux orages monstrueux ou sous des pluies démentielles jusqu'aux passages enneigés à 3000 mètres d'altitude. Et pourtant, malgré tout cela, chaque jour était une vraie partie de plaisir où je baignais dans un paysage grandiose à tout moment de la journée...*

**Tableau 22 : Du plaisir de l'effort au plaisir pour le plaisir (BERTHELOT, 2012)**

### ***Vers un quotidien de l'ailleurs***

Si « l'exotisme exprime à l'état paroxystique, tout ce qui fonde l'imaginaire touristique » (AMIROU, 1994), BOURDEAU (2003) a constaté dans l'univers des sports de montagne que le « caractère binaire de l'opposition ici-ailleurs peut être largement relativisé et que de multiples transgressions spatiales, territoriales et géoculturelles contribuent à l'émergence d'un continuum entre espaces urbains et espaces de nature. » Ces transgressions sont-elles perceptibles dans les récits d'expériences des itinérants au long cours ? Le tableau 23 montre qu'une série d'habitudes se crée dans ce qui pourrait être considéré a priori comme l'ailleurs (i.e. le chemin). Sans doute est-ce la durée d'une telle expérience qui permet de prendre *son rythme de croisière*, dont *parler seul sous sa tente, perdre son chemin, installer sa tente, les réveils à l'aube pour déjeuner face au lever du soleil, etc.* sont autant d'éléments quotidiens de ce nouveau « ici ». Et le retour au présumé « ici » est ressenti comme un *choc* où *tout semble étonnant*. Ainsi loin de retrouver son petit monde et ses habitudes, *retrouver la civilisation ou plutôt le monde moderne*, demande pour certains itinérants au long cours une phase d'adaptation vers l'ici du quotidien qui a perdu sa familiarité. Ainsi, durant ces quelques mois d'itinérances récréatives, les repères sont ceux du monde récréatif et l'ailleurs devient le chez soi, l'altérité et l'exotisme sont dans l'ici.

*La semaine prochaine, je serai normalement rejoint par des amis de Genève, me réjouis... qu'ils ne m'en veuillent pas si je parle seul sous ma tente, on prend vite ses habitudes.*

*Installation et occupations habituelles. Bon dîner et dodo.*

*J'ai dans l'idée que j'aurais mieux fait de demander mon chemin, consulter mon altimètre, plutôt que de foncer sans réfléchir (comme d'habitude !)*

*Deux mois déjà que je suis partie, j'ai le sentiment que mon voyage a réellement pris son rythme de croisière.*

*Enfin, ma démarche consiste à effectuer un long voyage itinérant dans un environnement proche de chez nous. Je souhaite par là parcourir le jardin alpin, avec la certitude que sa proximité n'enlève en rien à sa découverte et à l'inconnu qui subsiste encore.*

*Je passe constamment des alpages verdoyants, aux montagnes rocailleuses, une vallée n'est pas la même que la voisine ; pour le plus grand bonheur des yeux, je ne m'en lasserai jamais.*

*Pour le moment je retrouve la civilisation ou plutôt le monde moderne. Je ne suis pas encore sortie de la maison, en suis actuellement incapable, déjà ici tout me semble étonnant grand. La maison me semble immense, j'ai l'impression que nous possédons plein de choses, je ne sais plus très bien comment l'on fait. Je suis lente.*

*Le choc est fort, mais on a encore peine à réaliser que c'est fini. Finis les réveils à l'aube pour déjeuner face au lever du soleil, finie l'incessante interrogation "Et maintenant c'est par où?", plus besoin de se soucier constamment de la météo maintenant que nous vivrons sous un toit.*

**Tableau 23 : Habitudes de l'ailleurs et étrangeté de l'ici (BERTHELOT, 2012)**

### ***Vers une altérité familière***

Dans la continuité de ces brouillages de la dialectique ici-ailleurs, nous pouvons constater chez les Via Alpinistes une certaine altérité familière (cf. tableau 24). En effet à un certain quotidien de l'ailleurs s'ajoute une banalisation de l'extraordinaire. Ainsi, la rencontre avec des *scorpions*, *mygales*, etc. devient des événements *non existants*. Les *bivouacs très sauvages* {hier au milieu des *edelweiss*}, les *baignades dans les lacs ou ruisseaux* sont de l'ordre du quotidien.

*Comment vais-je réagir après tout ce temps passé seule, ou presque, entourée de tant de pureté ?*

*La willderness, c'est mon élément donc ça n'a pas été un gros changement pour moi*

*Vous me suivez toujours, ça doit être lassant à la fin, non ?*

*J'ai été chargée par un scorpion, j'ai trouvé une mygale dans mon sac... Rien d'excitant*

*Encore et toujours des étapes magnifiques. Toute la journée sur un sentier audacieux en arête en surplomb au dessus du Liechtenstein, extraordinaire.*

*Chaque jour est une surprise, je découvre un nouveau lieu, un village où je vais pouvoir enfin savourer mon repos...*

*Je peux profiter des bivouacs très sauvages (hier au milieu des édélweiss) les baignades dans les lacs ou ruisseaux sont quotidiennes et après une période de fatigue la forme revient.*

*Mais force et volonté sont mes alliés, je rebondis toujours avec un grand sourire, une joie, après une longue journée... Chaque jour est une surprise, je découvre un nouveau lieu, un village où je vais pouvoir enfin savourer mon repos.*

**Tableau 24 : vers une familiarité de l'extraordinaire (BERTHELOT, 2012)**

## Conclusion du chapitre 4

L'entrée par le récit et donc par l'intentionnalité des itinérants en long cours nous a permis de déconstruire une vision de l'itinérance pedestre basée sur le *Partir, Ailleurs, En Nomade*. Plus qu'une pratique de rupture nous avons vu qu'il s'agit d'une pratique de l'entre-deux, les récits d'expérience étudiés mettant en avant une relation complexe avec l'ici, le quotidien et les lieux traversés. Pour ne citer que quelques arrangements proposés par cette pratique, on peut ré-évoquer la découverte dans des lieux connus et balisés, l'étrangeté de « l'ici » et l'altérité familière, le quotidien de l'ailleurs. Certains fondements classiques ou plutôt modernes de la pratique touristique sont questionnés : l'ailleurs, la consommation, l'authenticité, la rupture, l'exotisme, la rapidité, la destination... Ainsi, cet exemple de pratiques récréatives repousse les nouvelles ( ? ) frontières du tourisme (REAU, 2007) pour parfois en proposer le dépassement. Grâce à l'analyse de ces récits, un premier pas de côté nécessaire à la construction d'une nouvelle grille de lecture évoquée dans le chapitre précédent a pu être effectué. Associés aux autres pratiques citées au fil de ces chapitres, ne pourrait-on pas dépasser le simple exemple pour parler d'un véritable champ de pratiques encore trop peu étudié ?

## CONCLUSION PARTIE 2

### *L'insuffisance d'une vision dichotomique, les Via Alpinistes ne sont pas les seuls !*

Aux arrangements révélés par cette analyse des récits d'expériences des itinérants pédestres au long cours peuvent s'ajouter ceux proposés par d'autres pratiques contemporaines précédemment évoquées. En effet, les itinérances de proximité proposent d'associer l'aventure, la découverte, l'inconnu à des lieux proches, connus et balisés. Les New-Age travellers, quant eux bien qu'étant en rupture sociale se regroupent en communauté régie par des codes à respecter et des lieux à ne pas manquer. Enfin, les itinérances militantes introduisent de la valeur travail et de revendications militantes dans une pratique d'origine récréative. Nous proposons de réunir cette série d'arrangements dans le dépassement de trois dichotomies classiquement retenues pour séparer pratique touristique et vie "de tous les jours" : lieu de vie-lieu récréatif, quotidien-hors quotidien, valeurs-vacances. (cf. tableau 25)

Dichotomie dépassée	Pratique récréative concernée	Arrangements proposés
<b>Lieu de vie-lieu récréatif</b>	Itinérances de proximité	Découverte dans des lieux connus et balisés
	Itinérances au long cours	L'étrangeté de « l'ici » et l'altérité familière
<b>Quotidien-hors quotidien</b>	New Age Travellers	Choix d'un mode de vie proposant le dépassement de la frontière entre loisir et travail.
	Itinérances au long cours	Quotidien de l'ailleurs et familiarité de l'extraordinaire
<b>Valeurs -Vacances</b>	Itinérances militantes et itinérances au long cours	Revendication militante ou simplement d'une certaine « utilité » dans une pratique sans opposition définitive ni déracinement total mais un éloignement temporaire

Tableau 25 : Pratiques récréatives contemporaines : dichotomies dépassées et arrangements proposés (BERTHELOT, 2012)

Dès lors pour saisir les arrangements des itinérants au long cours comme ceux évoqués ici, les grilles de lecture basées sur un principe dichotomique ne sont plus suffisantes. Il semble indispensable d'intégrer des grilles de lecture, des outils méthodologiques basés sur une logique de continuum, plus que de rupture. Et, si les triptyques consommateur-pratiquant-habitant, consommateurs-spectateurs-acteurs proposent sans doute une première étape pour mieux appréhender ces arrangements. Sans nul



doute, ils ne sont qu'une étape intermédiaire d'une réflexion en émergence qui ne pourra plus se contenter « de décrire des limites et reproduire des découpages dans le temps, l'espace et les activités humaines ».

### *Vers un éclatement de la bulle touristique ?*

Ces arrangements proposés par les pratiques itinérantes rentrent en échos avec ceux d'autres pratiques récréatives. Nous avons déjà évoqué le Couchsurfing ou le Woofing. Ces pratiques tout comme les Greeters proposent un autre rapport à la consommation pour y réintroduire l'échange initialement présent dans le voyage. D'autres pratiques contemporaines comme le slow-tourism ou le voyage en cargo induisent quant à elles un autre rapport au temps. On s'éloigne ici de la forme canonique du séjour ou du circuit touristique où le nombre de sites touristiques doit être optimisé. Finalement, l'ensemble de ces pratiques met à mal les frontières de la bulle touristique moderne (cf. figure 25). Bulle qui consiste à reléguer les pratiques récréatives à un temps précis, dans un lieu donné en oubliant les codes et valeurs de la société. Or, les pratiques évoquées au fil du texte font apparaître des hybridations entre lieux récréatifs et lieu de vie, entre hors-quotidien et quotidien, entre vacances des valeurs et valeurs des vacances.

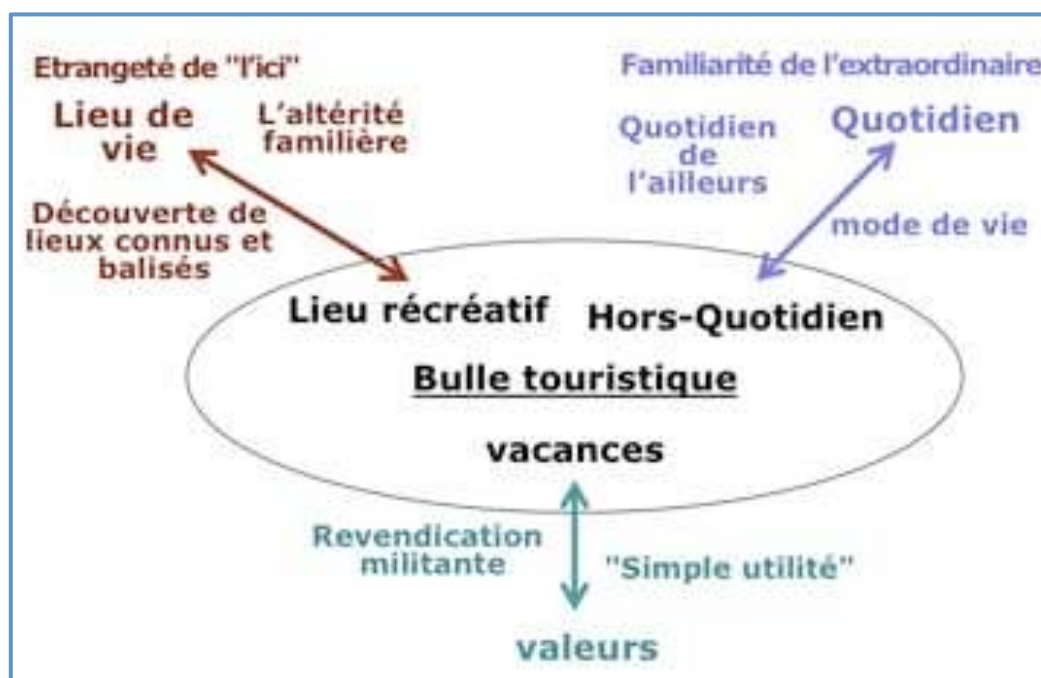


Figure 25 : Vers un éclatement de la bulle touristique ? (BERTHELOT, 2012)

Tout comme le dépassement de la dichotomie entre nomadisme et sédentarité peut être considéré comme une proposition d'une géographie de la post-modernité, saisir

les pratiques récréatives par les arrangements montre les limites d'un cadre moderne pour saisir les évolutions proposées par ces dernières. Reste encore à savoir si les arrangements identifiés sont des indicateurs de post-tourisme (VIARD, 2000 ; URRY, 1990), d'après-tourisme (BOURDEAU, 2007), voire des formes récréatives transmodernes (Corneloup, 2007) ? Une chose est d'ores et déjà certaine, c'est l'insuffisance du terme tourisme pour les expliquer et les décrire.



### **PARTIE 3.**

**L'association Grande Traversée des Alpes, une association impulsée par les services de l'Etat : alternative pour l'aménagement et le tourisme alpins ou forme moderne du tourisme itinérant ?**

## Introduction de la troisième partie

### ***L'association Grande traversée des Alpes, une structure d'étude pertinente***

*L'idée de la « Grande Traversée » n'est pas une idée de montagnard : c'est un architecte féru de protection de la nature, M. Jacques Couelle, qui l'a eue ; elle a été reprise par l'Aménagement du Territoire et confiée par cet organisme au Club Alpin pour étude.*

*Au départ, il s'agit bien de protection de la nature. Il s'agit de créer un Parc filiforme dans lequel les randonneurs d'hiver ou d'été seront assurés de pouvoir marcher sans rencontrer trop de mécaniques. (...) Mais qu'advient-il de ce Parc ? Ne faut-il pas craindre qu'une fois découverts par la masse, les vallons secrets qu'il parcourt ne soient la proie de quelque minable promoteur qui, pour gagner quelques millions, n'hésitera pas à saccager ce qui fait notre bonheur ?*

*(Source : Revue Alpine, 1969)*

Ce sont en ces termes que, dans l'éditorial de la revue alpine en décembre 1969, TRAYNARD et BRESSARD dépeignent l'émergence du projet de la Grande Traversée des Alpes et s'interrogent sur ses enjeux. De ce petit fait (LUSSAULT, 2007), plusieurs idées fortes ressortent quant aux positionnements et aux objectifs initiaux de la Grande traversée des Alpes. Elles viennent interpellier les propositions et poursuivre les interrogations des chapitres précédents.

Le fait que l'origine de ce projet soit attribuée à « un architecte » puis « a été reprise par l'Aménagement du Territoire pour créer un Parc filiforme » renvoie à notre sens aux notions de territorialité contemporaine à géométrie variable et à l'avènement de la complexité territoriale abordées dans le premier chapitre. En effet, les itinéraires que propose la GTA, ont-ils des périmètres réellement flous, non définis voire mobiles ? Autrement dit, sont-ils des symboles ou traductions de la postmodernité territoriale ou s'agit-il simplement d'un changement de forme i.e. le passage d'une forme plus classique (ronde, rectangulaire, trapézoïdale) vers quelque chose de plus *filiforme* mais qui reste un périmètre bien délimité ?

Dans la continuité de cette interrogation sur les liens et rapports entre itinérance, itinéraire et territoire, nous avons identifié, dans le chapitre 2, trois processus de territorialisation : alibi, ressource et héritée. Comment peut-on lire les différents projets portés par la GTA à travers cette grille de lecture ? Quels sont les liens

entretenus avec les territoires dans les différents projets de la GTA ? Existe-t-il un fonctionnement en réseau ? Les relations qu'entretient la GTA avec les différents territoires concernés par son action sont-elles de l'ordre de la multi-territorialité ou de l'inter-territorialité (VANIER, 2009) ?

Les termes *protection de la nature, randonneurs d'hiver ou d'été, marcher sans rencontrer trop de mécaniques* font apparaître une certaine distance prise avec le modèle de la station, que le chapitre 3 nous a permis de définir comme un modèle fordiste et moderne basé sur l'unité de lieu, de temps et d'action. En lisant le projet original de COUELLE (cf. extrait ci-après), cette mise à distance peut sans doute être davantage considérée comme une opposition au modèle de référence de l'aménagement de la montagne établi par l'intermédiaire du plan neige et qui se retrouve dans les discours de type *Mise en Valeur* défini par Gumuchian et Guérin (cf. Tableau 10). Ce projet initial s'intègre pour sa part dans la famille Sauvegarde des discours pour penser l'aménagement de la montagne. Pour rappel, cette famille propose un aménagement pensé dans un espace diffus de moyenne montagne (tels que les parcs), elle défend un tourisme vert, diffus et culturel, elle valorise des pratiques telles que la randonnée pédestre et le ski de fond.

***La route des cîmes, Jacques Couelle, conseiller d'œuvre :***

*L'Architecture de Montagne, si l'on peut dire, des stations cataloguées, allie malheureusement, sauf rares exceptions, la médiocrité à la hideur. Elle est sans rémission, mieux vaut n'en point parler.*

*Ces stations ont cependant l'avantage d'être reliées aux voies ordinaires de communications avec les grands centres urbains.*

*Dans le cadre de cet exposé, retenons-les donc seulement comme point de ravitaillement et d'accès, par des remontées mécaniques, à la « Route des Cîmes ».*

Alors que les limites du modèle de la station fordiste et moderne portée par le discours de *mise en valeur* sont aujourd'hui identifiées, la GTA en tant que structure ancrée dans le discours de sauvegarde peut-elle se lire en tant qu'alternative pour la montagne ? Autrement dit, les propositions de la GTA sont-elles révélatrices voire actrices du dépassement des dichotomies issues d'un tourisme moderne et fordiste ou propose-t-elle une autre unité de temps, de lieu et d'action, celle de l'itinéraire tout en restant

dans le champ des pratiques touristiques et non récréatives ? Dans le chapitre 4, nous avons vu que les itinéraires de la GTA et en particulier celui de la Via Alpina peuvent être porteurs d'arrangements proposés par les itinérants pédestres au long cours. Ces arrangements, loin de pouvoir être pensés de manière dichotomique, proposent des rapports dialogiques entre les pôles classiquement retenus pour penser les pratiques récréatives en mouvement (ici/ailleurs, quotidien/hors-quotidien, sédentaire/nomade). La GTA de son côté prend-elle en considération ces arrangements ? Plus largement, prend-elle en considération ce type de pratiques récréatives, qui ne sont pas de l'ordre du produit touristique mais plus d'une pratique post-touristique ?

Ces pratiques post-touristiques de l'itinérance récréative sont constitutives d'une des couches du millefeuille de l'itinérance récréative mise en exergue dans le chapitre 2. En effet, nous avons vu qu'il était possible et même souhaitable de distinguer *projet, produit, voyage et mode de vie itinérants*. Les références au « *minable promoteur (...), à la découvert(e) par la masse (...), aux vallons secrets* » marquent quant à elles une volonté de se distinguer bien évidemment de la station mais aussi des produits et projets itinérants. Dès lors, deux séries de questions au regard du positionnement original du projet de la Grande Traversée des Alpes émergent. D'une part sur les couches du millefeuille de l'itinérance récréative : quelles sont les couches du millefeuille aujourd'hui visées ou touchées par les actions de la GTA ?

D'autre part, ce positionnement au regard du millefeuille est-il compatible avec une volonté d'aménagement du territoire ? Ne retrouve-t-on pas là le dilemme des aménageurs qui consiste à vouloir aménager l'incertitude (SOUBEYRAN, 2007) ? Le fait même de proposer un itinéraire identifié, aménagé ne signe-t-il pas la fin d'une aventure possible sur celui-ci ? L'existence d'un itinéraire transforme-t-il "l'aventure itinérante" en simple "trajet voire produit touristique" ? C'est sans doute ce qu'ont voulu sous-entendre TRAYNARD et BRESSARD (1969) lorsqu'ils s'interrogent de la manière suivante : « *Jouons-nous aux apprentis sorciers ? Et chercher à protéger la nature par des voies officielles n'est-ce pas la tuer de façon définitive ?* » Les réponses à ces questions ont été partiellement examinées dans le chapitre 2 en montrant la dimension dialogique de l'itinérance en tant que notion et pratique. Reste donc à savoir si la GTA gère ce rapport à l'itinéraire de manière dialogique ou dialectique.

Enfin, la GTA mobilise la marche à pied comme pratique récréative et elle place potentiellement les pratiquants de ses itinéraires dans une logique de *Lenteur choisie*. Pour autant la GTA valorise-t-elle des pratiques récréatives transmodernes, voire est-elle une structure transmoderne ?

### ***Déroulement de la troisième partie et lien avec les chapitres précédents***

Nous avons montré à travers ces quelques lignes que la Grande Traversée des Alpes apparaît comme un cas d'étude intéressant ; en effet, cette structure fait le lien entre les questionnements abordés dans les chapitres précédents, puisqu'elle allie les questions d'aménagement du territoire ou de rapport au territoire (en particulier celui de l'arc alpin), de pratiques récréatives et d'itinérance. L'objectif de cette partie sera double : d'une part positionner la GTA au regard des constats proposés dans les parties précédentes et d'autre de part d'examiner comment son statut et ses actions les ré-interrogent. L'idée sous-jacente étant de montrer comment dans un cas concret tel que celui de la GTA, l'itinérance est mobilisée pour penser les pratiques récréatives de montagne.

Pour ce faire, dans un premier temps, les entretiens effectués auprès de « personnages historiques » de la GTA ainsi que le discours présent dans des documents d'archives tel que le compte-rendu du colloque de lancement de la Grande Traversée des Alpes seront mobilisés pour définir la singularité de l'association dans le paysage alpin. Comment se traduit ce positionnement singulier au regard du millefeuille de l'itinérance et des problématiques d'aménagement (de la montagne) ? Cette analyse à l'échelle française sera étendue à l'arc alpin en s'interrogeant sur les raisons de l'avenir incertain de la Via Alpina.

En étudiant les actions concrètes de la GTA, le deuxième chapitre de cette partie aura comme objectif de montrer comment cette dernière gère sa singularité. Pour cela seront étudiés sa gestion des itinéraires, ses outils de communication et son expérience d'observatoire menée sur le Vercors.



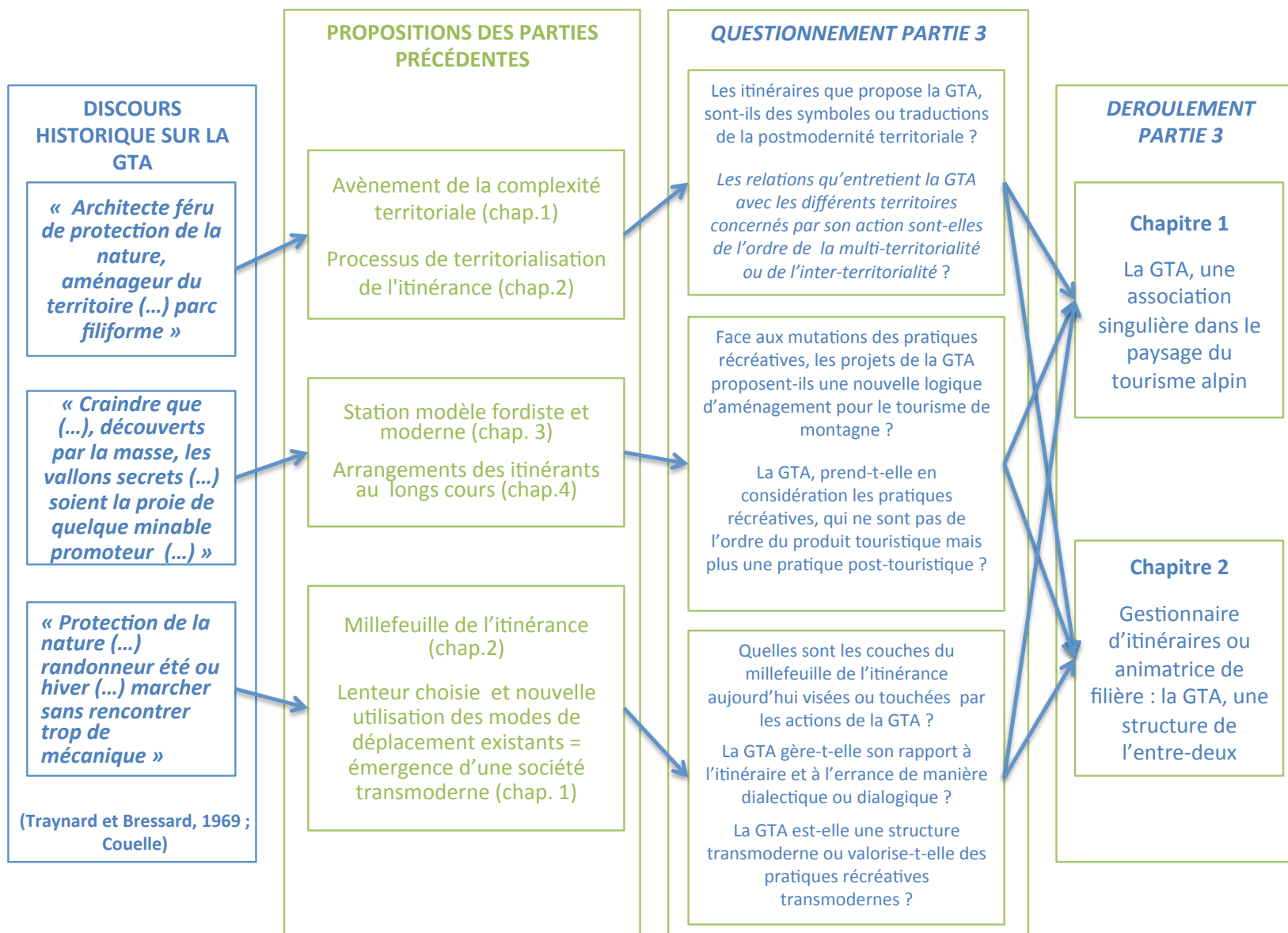


Figure 26 : Questionnement et déroulement de la partie 3 (BERTHELOT, 2012)

## CHAPITRE 5. La GTA, une association singulière dans le paysage du tourisme alpin

### 1. Une position qui interroge à l'échelle des Alpes françaises...

Les entretiens avec des personnes historiques de la GTA, c'est-à-dire ayant joué un rôle dans la création de l'association et portant des regards différents sur l'émergence de cette structure de par leur fonction (directeur de l'association, représentants de l'Etat, des fédérations de pratiquants, des territoires) enrichis par la relecture de certains documents historiques font ressortir trois dimensions de la singularité de la GTA. Une fois, cette singularité identifiée, nous verrons si sa proximité et son attachement aux services de l'Etat, l'inscrivent dans la logique de l'âge d'or de l'aménagement du territoire et dans une vision moderne du développement et du tourisme de montagne.

#### 1.1. Quels matériaux mobilisés pour comprendre la singularité de la GTA ?

##### 1.1.1. Entretien avec des "figures fondatrices" de la GTA

Nos six années d'expérience au sein de la GTA nous ont permis grâce à une participation observante d'identifier le positionnement actuel de l'association au regard des enjeux d'aménagement et de développement du tourisme au sein de l'arc alpin. Mais pour mieux l'explicitier et le mettre en perspective, il nous est apparu essentiel de recueillir des informations et un cadrage sur une période de la GTA que nous ne connaissions peu ou pas (puisque non "vécue"). Cette méthode de recueil d'informations est appelée par GUMUCHIAN *et al.* (2000) « entretien via un informateur clé ».

Deux objectifs ont été retenus pour cette phase d'entretiens :

- Comprendre et cerner le contexte d'émergence de la GTA : qui est à l'origine de ce projet ? Quels ont été les acteurs initialement impliqués ? Quels en étaient les objectifs initiaux et les premières actions ?
- Identifier des documents de référence produits soit par la structure soit sur la structure : quel discours commun partagé ? Quelle culture commune ? Quelle divergence de point vue sur la structure, ses objectifs et ses actions ?

Pour ce faire, trois types de regards potentiels sur la GTA ont été identifiés et mobilisés afin de garantir la diversité des points de vue : celui des *partenaires et financeurs* (DATAR, FFRP), celui des *acteurs directs* (président, directeur, chargé de mission) et celui des *bénéficiaires potentiels* (maire des territoires traversés). Comme le montre le tableau ci-après, sur la petite dizaine de personnes-ressources pré-sélectionnées, seules six d'entre elles ont pu être rencontrées, soit pour des raisons de disponibilité, soit à cause de problèmes de santé.

Type de regard identifié	Nom personne-ressource	Statut historique mobilisé	Réalisation de l'entretien
Acteur direct	Noel Lebel	Président GTA	non
	René Girard	Président GTA	non
	François Gros	Directeur GTA	oui
	Jean-Pierre Lyard	Directeur GTA	oui
	Philippe Traynard	Salarié GTA	non
Partenaire et financeur	Laurent Buisson	DATAR	oui
	Saillet Bernard	DATAR	oui
	Jean-Pierre Feuvrier	FFRP	oui
Bénéficiaire potentiel	Hubert Favre	Maire d'Arêches-Beaufort	oui

Tableau 26 : Les personnes-ressources identifiées (BERTHELOT, 2012)

Si comme le précise MICHELAT (1975), « l'entretien d'enquête ne peut pas être réellement non directif, au sens strict, ne serait-ce que parce que c'est l'enquêteur qui demande à l'enquêté de parler sur un thème choisi », il avait été choisi dans le cadre de ces entretiens d'adresser à la personne rencontrée une question générale et ouverte portant sur l'histoire de la GTA du type : *à quel moment êtes-vous intervenu dans l'histoire de la GTA ? Quelle est votre vision de l'histoire de la GTA ?* Ainsi, la non-directivité a été choisie comme mode d'approche dans un double objectif : d'abord privilégier la conversation où prédomine l'écoute réceptive de l'autre, ensuite de ne pas faire intervenir voire interférer la vision de l'histoire de la GTA que nous avons pu acquérir au cours de nos six années d'expérience professionnelle au sein de cette structure.

Ainsi, chaque fait énoncé par nos interviewés (une rencontre, une manifestation, une réunion, un courrier) est considéré comme significatif quant au rôle perçu et donné à la GTA par ces différentes personnes-ressources. L'idée soutenue ici est que chaque individu dépeint une image particulière de la structure. Ces images rentrent en résonance ou dissonance pour former un tout, un système avec des valeurs, des normes, des représentations, des symboles. Et, si nous ne sommes pas allés jusqu'à une analyse exhaustive telle qu'une analyse de contenu proposée par BERELSON (1954), le but est bien de rendre par un schéma unique (mais pas nécessairement homogène) de la singularité que l'on attribue à la GTA dans l'aménagement et le développement des pratiques récréatives alpines.

#### 1.1.2. *Regards internes et distanciés : les documents historiques*

Le discours oral produit lors des entretiens sur l'histoire de la GTA sera complété par un discours écrit qui devrait aider, d'une part à étayer ou non ce qui peut être considéré comme des grands traits de la singularité de la GTA, et d'autre part d'en dessiner les résonances et dissonances. Au même titre que les trois types de personnes-ressources identifiées (*acteur direct, partenaire ou financeur, bénéficiaire* potentiel), trois types de documents historiques seront mobilisés : ceux internes à la GTA, ceux produits par des partenaires ou financeurs, ceux produits par des médias extérieurs. Tout comme la diversité des points de vue garantie par les différents types de personnes-ressources mobilisées, les différentes origines des documents mobilisés devraient permettre d'allier dans l'analyse : regards internes (quel positionnement défendu par la GTA), regards de partenaires (quel positionnement perçu par les partenaires et quelles réactions au positionnement défendu) et regards extérieurs (quelle traduction de ces interactions entre la GTA et ces partenaires). Tout comme les entretiens, ces documents permettent de couvrir la période de création de la GTA (années 1970) jusqu'aux années 1990.

Type de document identifié	Références du document
Production interne à la GTA	R. Gros, 1971, <i>La grande traversée des Alpes françaises, opération concertée d'aménagement</i> , revue des Agros.
	La grande traversée des Alpes – CIMES de 1971 à 1983
	H. Viaux, 1976, <i>Alpes et Pyrénées s'équipent pour les randonneurs</i>
	Note de Philippe Lamour (non daté)
	Projet Grande Traversée des Préalpes (non daté)
	BILAN, la grande traversée des alpes depuis 1971
	Projet de programme 1983
	J.-P. Gerin, 1987, <i>La grande traversée des alpes</i>
	Note explicative n°2, Grenoble, 1987
	Rencontres du tourisme Pyrénéen, 1998, <i>La randonnée pédestre : produit touristique et/ou loisir pour le grand public ?</i>
	Evolution et perspective du tourisme de randonnée et de nature dans les Alpes, table ronde organisée par la GTA, Ceillac, septembre 1991
Production de partenaires ou financeurs	J. Couelle, <i>La route des cîmes</i> (non daté)
	Ph. Traynard et S. Bresard, 1969, <i>L'apprenti sorcier</i> , Revue alpine
	Séminaire « La Grande Traversée », 1969, Chamrousse
	L. Devies, 1969, <i>La grande traversée des alpes française</i> , La montagne n°73
	<i>La grande traversée des alpes française - la Grande traversée son intérêt national</i> , Texte établi en liaison avec le Club Alpin et prof. Bravard de l'IGA (non daté)
	B. Sallet, 1971, <i>La randonnée en montagne : la grande traversée des Alpes françaises</i> , BTI n°262
	Echange courriers entre la FFRP et la GTA de 1971, 1975, 1985, 1986 et 1988.
Production extérieure	Dauphiné Libéré, 22/06/1971, <i>M. Philippe Lamour élu président de « l'association de la Grande Traversée » et le guide François Gros nommé directeur de la voie sportive Nice-Genève</i>
	Dauphiné Libéré, 28/11/1972, <i>Grace à « la Grande Traversée des Alpes » seize nouveaux refuges auront été construits dans les alpes françaises entre 1972 et 1973</i>
	La revue, mars 1977, <i>Alpes : La grande traversée</i>
	Dauphiné Libéré, 13/02/1983, <i>Grande Traversée des Alpes – A nouvel état-major, nouvelle mission</i>

Tableau 27 : Les documents historiques mobilisés (BERTHELOT, 2012)

## 1.2. La GTA, quelle traduction de ce positionnement singulier ?

C'est une note diffusée à l'ensemble de l'équipe GTA (et uniquement à elle) à la suite de cette série d'entretiens qui nous servira de fil rouge à l'interprétation de ces matériaux. Ce n'est pas son ton délibérément familier et un peu provocateur (dont le but était de rendre dynamique et accessible l'information en faisant réagir ces lecteurs) que nous retiendrons ici. Cette note dont les extraits seront proposés sous forme d'encadrés peut être mise sur le plan des *fiches* décrites par KAUFMANN (2004) et être considérée comme un retour quasi intuitif ayant permis « d'accumuler observations prises sur le vif et idées encore dans leur « fraîcheur initiale » » (KAUFMANN, *op. cit.*). Voire, elle peut en constituer une étape supplémentaire, celle du recoupement d'idées communes à plusieurs entretiens. Cette note une fois enrichie avec des illustrations supplémentaires issues des entretiens et mise en perspective grâce aux documents écrits, permettra un aller-retour entre terrain et théorie pour positionner le rôle de la GTA dans le champ du tourisme alpin (en donnant des éléments de réponse aux questions posées en introduction).

### 1.2.1. De l'itinérance pour experts à l'itinérance pour tous

En commençant par l'exposé du « conflit »<sup>143</sup> entre la GTA et la FFRP<sup>144</sup> sur l'inventeur de la GTA (cf. illustration 22), nous ne tenons ni à affirmer qu'il s'agit d'un fait crucial pour l'avenir de l'association, ni à relancer le débat de « qui a tort ou qui a raison ». Cependant, il ne peut pas être considéré comme un simple quiproquo ou malentendu, puisqu'il est toujours latent et perceptible dans les tentatives de partenariats entre les structures (notamment pour l'édition d'un topoguide Via Alpina et le dossier de relance de la GTA-GR5). Ainsi, en mobilisant cette controverse, nous souhaitons la dépasser pour mieux en cerner les raisons et les enjeux, que nous supposons être liés à la singularité de la GTA. Si l'entrée par ce conflit peut paraître étrange, nous reprenons, ici, un procédé démonstratif utilisé par LUSSAULT (2007) qui consiste à partir d'une controverse même "anodine"<sup>145</sup> pour en ressortir les enjeux (spatiaux dans son cas).

---

<sup>143</sup> Terme expressément utilisé par Henri Viaux lors d'un courrier adressé à la GTA le 11 octobre 1988.

<sup>144</sup> FFRP, ici, est en quelque sorte un abus de langage puisqu'à la création de la GTA, il s'agissait du CAF, puis Comité National des Sentiers de Grande Randonnées puis FFRP et aujourd'hui FFrandonnée.

<sup>145</sup> On pense notamment à la scène des deux amis dans le TGV.

En effet, nous souhaitons défendre l'idée que si les deux structures se reprochent réciproquement de vouloir « exercer une sorte de monopole » ou de « faire des Alpes une chasse gardée à son profit »<sup>146</sup>, c'est parce qu'il y a incompréhension sur le rôle réciproque de chacune d'entre elles. Et, la proposition que nous faisons ici est que la FFRP en tant que Fédération de pratiquants en charge de la création physique des sentiers (débroussaillage, élagage, balisage, etc.) est bien positionnée sur l'une des feuilles du millefeuille de l'itinérance (cf. partie 1, chapitre 2). La GTA a quant à elle une position délicate à assumer, celle de liant entre les différentes couches du millefeuille. Ce rôle de liant, qui doit donner envie de venir profiter de l'itinéraire, est parfois considéré comme pas assez digeste puisque *prenant trop de place*. Comme le dit, à sa façon, Jean-Pierre Feuvrier dans son entretien « à l'époque, elle oubliait de citer le terreau sur lequel, elle s'appuyait ». Regardons donc en détail les incompréhensions qui existent entre ces deux structures.

***FFRP versus GTA, mais qui est l'inventeur de la Grande Traversée des Alpes ?***

*Vous avez certainement tous en tête, le « slogan » de la GTA qui consiste à dire : « la GTA créatrice, à l'origine de la Grande Traversée des Alpes ».*  
*Or, l'entretien effectué avec Jean-Pierre Feuvrier cet été a été assez instructif quant à la portée de ce « simple » effet de communication.*  
*Peut-être que certains d'entre vous le savent, mais il existe si ce n'est des blocages tout au moins des tensions relativement fortes entre la GTA et la FFRP. Tensions qui ont notamment émergé lors de la gestion de la signalétique et du topo-guide Via Alpina. A tel point que Jean-Pierre Feuvrier m'a dit avoir été toujours considéré comme le « loup dans la bergerie », puisqu'impliqué dans les deux structures (même si bien évidemment plus à la FFRP qu'à la GTA).*  
*En effet, d'après cet entretien, il semble que la FFRP (qui à l'époque n'existait pas, mais était la « branche randonnée » du CAF) a depuis les années 70 le sentiment de s'être fait voler l'itinéraire Grande traversée des Alpes. Car, si pour eux, il est juste de dire que la GTA a travaillé à la mise en tourisme du GR5 en remodelant des étapes plus courtes, en ajoutant des hébergements, elle s'est reposée sur une base existante, celle « construite » par la FFRP ! Cette première couche n'était pas directement exploitable pour une mise en tourisme à un public large, puisque « formatée » pour des pratiquants avertis. Mais elle a été pour nos partenaires trop souvent oubliée voire effacée du discours GTA...*  
*Bref, aucune situation n'est immuable, mais tant que les vieux de la vieille seront dans la place, il faut savoir que ce fait (quiproquo ?) historique, peut expliquer certaines réactions de méfiance ou réticence par rapport aux actions menées par la GTA.*

**Illustration 22 : Extrait de note interne : le conflit GTA-FFRP**

<sup>146</sup> Cf. courrier d' Henri Viaux adressé à la GTA le 11 octobre 1988

### ***La paternité de l'itinéraire : balisage du CNSGR et signalétique impulsée par la GTA***

Comme cela a été dit dans la note de synthèse envoyée à l'équipe de la GTA, suite à l'entretien avec Jean-Pierre Feuvrier, nous avons noté au sein de la FFRP un sentiment de dépossession de son itinéraire eu égard aux actions de la GTA. Les échanges de courrier entre Henri VIAUX et Noel LEBEL (cf. extrait ci-après) confirment bel et bien ce sentiment.

*Eh bien, non, ce n'est pas la GTA qui la crée, c'est le CNSGR et si l'on peut ainsi s'exprimer, c'est plutôt le GR5 qui a créé la GTA !*  
(VIAUX, 1985)

*Je relève à nouveau dans un journal (...) un article attribuant à la GTA – entre autres choses – la paternité du Tour du Queyras et du tour de l'Oisans, sans parler du GR5 lui-même mentionné comme "parcours principal de la GTA". (...) Les liens qui m'unissent à la GTA sont trop anciens pour que je vous exprime pas le regret de la voir se laisser entraîner sur la voie d'une usurpation de paternité qui en a déjà tenté d'autres avant elle.*  
(VIAUX, 1986)

**Illustration 23 : La paternité de l'itinéraire, extrait d'échange épistolaire entre la GTA et la FFRP**

Mais comment ce « problème » de paternité est-il possible, sur quoi repose-t-il ? Ce sont l'entretien avec Jean-Pierre LYARD et l'intervention de BRADEL (du Parc de la Vanoise) lors du séminaire de Chamrousse (1969) qui nous mettent sur la voie (cf. extrait).

*(...) en plus de l'organisation de la signalétique, il faut avoir conscience que c'est la première fois qu'on mettait des panneaux et des flèches sur un sentier (...) !*  
(Entretien JP LYARD)

*La signalisation en général nécessite une image de marque déposée (...) dans le double but, de permettre une identification rapide et de servir la propagande de la GT. A ce titre l'image de marque de la GT serait abondamment utilisée à l'entrée routière de chaque village intéressé (...).*  
(BRADEL, séminaire de Chamrousse)

**Illustration 24 : Signalétique et balisage, plus qu'une simple différence sémantique!**

En effet, grâce à ces interventions, nous pouvons discerner une différence entre balisage et signalétique. Le premier, uniquement technique, servirait à marquer le chemin (coup de peinture) et le second, moins discret (panneaux, flèches) ajoute à la vocation d'orientation, celle de communication voire de publicité (cf. le terme *propagande* utilisé par BRADEL). En quelque sorte, l'idée de la signalétique est de retrouver sur le terrain ce qu'il y a sur la



carte. Ainsi, la FFRP, qui s'est occupé du balisage du GR5 est la première à avoir rendu accessible le tracé aux expérimentés. Mais la GTA, qui s'est occupé de la signalétique est la première à avoir rendu le tracé lisible aux non expérimentés. Toutes deux se sentent donc légitimes quant à la création de l'itinéraire l'une pour les randonneurs, l'autre pour le grand public. On voit là apparaître une première singularité de la GTA, celle de penser l'accès à l'itinérance pour les non-experts. Mais au-delà du problème de paternité de l'itinéraire, n'est-ce pas aussi une question d'objectif donné à l'itinéraire et d'"équipement" de l'itinéraire qui est sous-jacente ? Et en quoi cette question nous permet de préciser la singularité de la GTA ?

### ***Le projet initial du CAF tourné vers les randonneurs, un projet poursuivi par la GTA pour les touristes***

Si, comme il a été dit en introduction, l'architecte Jacques COUELLE peut être considéré à l'origine de l'idée de la Grande Traversée, c'est le Club Alpin Français qui, dans un premier temps, s'est penché sur la faisabilité du projet (plus particulièrement sur l'étude de l'itinéraire). Ainsi, lors du séminaire « la Grande Traversée » s'étant déroulé à Chamrousse les 6 et 7 décembre 1969, quatre point-clés ont été identifiés comme devant « guider l'organisation et l'animation de la [Grande Traversée] : Etablissement de l'itinéraire, information du public, accueil des randonneurs, mise au point de la sécurité. ». Et lors de ce même séminaire, TRAYNARD, en tant que représentant du Club Alpin Français et de sa section randonnée, explique pourquoi « cet itinéraire suit « au plus près » le GR5 (...) et pourquoi l'étude prévoit, en bordure de cet itinéraire, un certain nombre de "bretelles" plus difficiles mais plus attrayantes (...) ». Henri Viaux (président de la FFRP et du comité national de la grande randonnée) estime quant à lui lors d'une intervention intitulée « Alpes et Pyrénées s'équipent pour les randonneurs » que « l'Association de la Grande Traversée des Alpes, (dont le TCF est l'un des membres fondateurs), avait pour objectif d'équiper un itinéraire utilisable été comme hiver par des randonneurs pédestres et skieurs, entre le lac Léman et la Méditerranée. L'idée d'origine était de réaliser en France l'équivalent de la prestigieuse « Haute Route » suisse, Chamonix Zermatt. »

A travers ces extraits de discours, on voit qu'initialement pour la FFRP<sup>147</sup>, il s'agissait d'équiper un itinéraire pour ses membres ou tout au moins pour des personnes expérimentées et connaissant la montagne. Dès lors, on peut considérer comme le fait Hubert FAVRE que « le CAF, c'était des puristes et la Traversée pour eux c'était d'aller de sommets en sommets. Ils ignoraient le monde rural. Les premières options, c'était les sommets. » (Source : entretien)

On peut lire en creux dans cette réaction la confirmation d'une des dimensions de la singularité de la Grande Traversée, celle d'une Grande Traversée accessible au plus grand nombre et devant profiter aux vallées. Ainsi, dans un texte intitulé, *La grande traversée son intérêt national*, il est souligné qu'après avoir attiré « l'attention sur les qualités sportives de la Grande traversée, [il sera tenté] de mettre en évidence les avantages divers et complémentaires qu'elle peut ajouter, en animant les hautes vallées, en contribuant à leur revitalisation, en poussant à la protection des sites et de l'architecture alpine. » Et lorsque que le second directeur de la GTA, Jean-Pierre LYARD se penche sur l'histoire de l'association, il considère que « pour Lamour,<sup>148</sup> la GTA devait être non pas « représentative des randonneurs mais du tourisme » (...). » Pour résumer, le projet initial du CAF peut être considéré comme tourné vers les randonneurs, alors que le projet poursuivi par la GTA s'est élargi aux touristes. Ce paragraphe publié dans *La montagne* (la revue du CAF) pose bien cette différence de point de vue :

*Le premier problème fut de définir exactement le "produit touristique" promu par la Grande Traversée des Alpes, donc la nature de la clientèle et le niveau technique requis. Pour les uns, l'itinéraire devait autoriser la plus large fréquentation possible donc, au besoin, escamoter certaines difficultés ; pour les autres, la Grande traversée devait permettre de découvrir, par le biais de l'engagement physique, le monde de la moyenne et de la haute montagne, avec ses difficultés et ses dangers. Finalement, une solution à moyen terme a été retenue, qui s'efforce de concilier la fréquentation du plus grand nombre avec les exigences d'un milieu difficile et, parfois, redoutable.*

Ainsi, au-delà du problème de paternité de l'itinéraire, il existe une différence dans l'objectif initialement attribué à l'itinéraire. Ou plutôt la prise en main de la Grande Traversée par la GTA a fait évoluer l'objectif initialement pensé par la FFRP. Cette dernière

---

<sup>147</sup> Etant regroupé ici sous le terme FFRP : la FFRP et la branche randonnée du CAF ayant donné lieu à la création de la FFRP.

<sup>148</sup> Lamour a été le premier président de la GTA et est une personnalité qui a beaucoup marqué la GTA (voir paragraphe suivant 1.2.2)

voulant à l'image de la Haute Route suisse créée un itinéraire de "prestige" à travers les Alpes, a vu pour la partie estivale apparaître une dimension "accessible pour tous ». Aux dires de Jean-Pierre LYARD, c'est ce qu'avait très tôt cerné LAMOUR puisque selon lui : « Lamour, lui, apporte, va plus loin que le simple itinéraire et perçoit ce projet comme un réponse à la « civilisation du loisir ». Il va falloir ouvrir un nouvel espace aux citadins pour assouvir leur besoin de nature. » (Source : entretien)

### ***L'équipement de l'itinéraire : de l'hébergement au coordinateur "global"***

L'analyse du conflit entre la GTA et la FFRP nous a d'ores et déjà éclairé sur la singularité de la GTA en tant structure de mise en tourisme de l'itinérance. La question de l'aménagement et de l'équipement de l'itinéraire est le dernier élément que nous retiendrons pour comprendre la singularité de la GTA à travers son conflit avec la FFRP. Une fois encore, pour rentrer dans la problématique, reprenons un extrait des échanges entre Henri VIAUX et Noel LEBEL : *La GTA n'a pas eu à aménager l'itinéraire GR5, elle l'a seulement, c'est un grand mérite, équipé en gîtes là où le besoin s'en faisait sentir.* (VIAUX, 1985)

Cette vision n'est pas, a priori, en opposition avec la vision interne de la GTA (à cette époque). En effet, dans un texte intitulé Note explicative n°2 (malheureusement non datée), on y apprend que « l'objet de l'Association est d'organiser ou de contribuer à organiser l'équipement de différents itinéraires de parcours pédestres, skiables et équestres, à travers les Alpes Françaises entre le Lac Léman et la Méditerranée, et notamment d'entretenir ou de contribuer à la réalisation de tous jalonnements ainsi que toutes constructions et tous aménagements de gîte d'étapes et refuges... » Mais peut-on restreindre les actions de la GTA simplement à l'équipement de l'itinéraire en hébergement ? Pour deux raisons que nous allons développer, nous sommes tentés de répondre non.

Premièrement, il paraît indispensable de revenir sur la notion d'équipement. Puisque selon l'entretien avec Jean-Pierre LYARD, il ne s'agissait pas seulement de « contribuer à combler les lacunes du réseau existant, car l'infrastructure d'accueil était faible ou nulle dans certains secteurs » (Source : La Montagne n°73) mais de changer la logique d'équipement en hébergement. Ainsi eu égard à l'objectif « grand public » défini plus haut, l'idée était d'« équiper l'itinéraire avec des hébergements non pas toutes les 12h mais toutes les 6h. Et

contrairement à la logique du CAF, LAMOUR a défendu l'idée d'impulser la création d'hébergements au sein des villages et non la construction de nouveaux refuges » (Source : entretien J.-P. Lyard). Deuxièmement, dans cette histoire d'équipement, la GTA s'est davantage positionnée en tant que coordinateur plutôt que gestionnaire n'ayant aucun établissement à gérer par elle-même (source : La Montagne n°73). Ce rôle de coordination vient aussi contredire l'idée que les actions de la GTA sont restreintes à l'équipement en refuge de l'itinéraire. De plus, en poursuivant la lecture de la note explicative n°2, on s'aperçoit que deux autres missions lui sont attribuées : celle « de coordonner, avec leur accord, les actions similaires entreprises par d'autres organismes régionaux ou locaux... » et celle « d'étendre son action à d'autres zones alpines « pour coopérer plus efficacement à l'action de Rénovation Rurale ».

Alors que la mission initiale de la GTA a bien été celle d'équiper en hébergements l'itinéraire de la Grande Traversée, très vite sa mission s'est élargie. C'est sans doute à ce titre que René GROS dans "opération concertée d'Aménagement du Territoire" souligne « l'ampleur et la complexité de l'opération Grande Traversée des Alpes (...). Elle doit rester un organisme de coordination, représentatif de tous ces participants (...) ». Et il nous semble que c'est de l'incompréhension de cette complexité qu'a émergé le conflit (encore présent) entre la FFRP et la GTA. En effet, la FFRP reconnaît la légitimité de la GTA mais lorsque ses actions sont concentrées uniquement sur les hébergements et ne comprend pas ou n'admet pas son rôle de coordination. Ces propos de Jean-Pierre Feuvrier reprennent bien ce constat : « la GTA continue à faire comme si il n'existe pas de structure représentative de la randonnée dans les années 70. (...) Il y a une compétence absolue qui est reconnue comme étant celle de la GTA : les hébergements. » Cette difficulté provient aussi du fait que la GTA souhaite, se défend d'être une structure avec une approche plus complexe, plus englobante tout en considérant l'itinéraire physique comme un symbole fort voire indissociable de son action et de son existence. Elle est donc coincée dans cette ambiguïté entre dépassement de l'objet "itinéraire" et fondement basé sur cet objet "itinéraire".

Ce que nous retiendrons de l'analyse de ce conflit entre FRRP et GTA, c'est d'une part la différence de définition du terme "itinéraire" par les deux structures. A l'époque de la création de la GTA (dans les années 70), l'une considère qu'il y a itinéraire à partir du moment où il y a un balisage, des refuges, le reste dépendant des compétences et des

connaissances du randonneur, l'autre au contraire estime qu'en plus de cela, l'itinéraire doit être "équipé" de toutes les informations possibles pour que le plus grand nombre puissent en profiter (cf. figure 27). D'autre part, nous retiendrons sa mission de coordination, d'animation et non pas uniquement de gestionnaire attribuée dès le début de son histoire ; rôle qui n'est pas sans poser des difficultés avec les partenaires comme nous venons de le constater. Mais d'où vient cette mission de coordination, n'est-elle pas due à l'empreinte de Philippe Lamour ? Et, quels autres "héritages" a-t-il légués à la GTA qui en font une structure particulière ?



Figure 27 : Conflit GTA-FFRP et première dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012)

### 1.2.2. Vers l'aménagement du tourisme itinérant en montagne

Pour poursuivre l'identification des critères de singularité de la GTA à l'échelle française, ce paragraphe interrogera "l'héritage de Philippe Lamour" dans le statut et les actions de la GTA.

#### ***Une association pragmatique et amicale***

L'illustration 22 fait ressortir l'importance des dimensions pragmatiques et amicales dans la constitution de la GTA, dimensions toutes deux attachées au personnage de Philippe Lamour. Le pragmatisme est aussi mis en avant par François GROS lors d'un entretien

retranscrit dans la revue en 1977. Il estime que « la GTA (...) s'est toujours efforcée d'être pragmatique. Parfois, c'est la possibilité de gîte qui nous a fait modifier le trajet du parcours. » Et plus de 20 ans après, lors de notre entretien, ce sont quasiment les mêmes mots qui lui servent à conter l'histoire de la GTA. Jean-Pierre FEUVRIER parle quant à lui d'un véritable « succès de Lamour sur le terrain lorsqu'il faisait un chèque aux personnes pour la réhabilitation des granges en hébergement. » De son côté, Hubert FAVRE raconte qu'« *il y a eu des périodes très informelles. (...) Les assemblées générales avec Philippe Lamour, c'était génial. Après, c'était plus pareil. (...) Y'avait des bandes de copains qui se sont fait beaucoup plaisir (...). C'est Lamour qui voulait ça [des Ag dans les vallées et non à Grenoble]. (...).* »

#### **La GTA et Son président : l'empreinte de Philippe Lamour**

*A n'en pas douter, Lamour est une figure qui a marqué l'histoire de la GTA par son ancrage dans le « local » et son « pragmatisme ». Vous vous souvenez de la citation extraite de son bouquin, le cadran solaire :*

*« Quand on travaille beaucoup, il faut savoir se reposer; et on ne se repose l'esprit qu'en fatigant le corps. Un homme qui travaille de la tête doit avoir des loisirs actifs. Il ne s'agit pas de se borner à digérer, vautré sur une chaise longue, les trop copieux repas d'affaire de la semaine. Il faut parcourir les chemins, gravir la montagne, conduire un bateau. »*

*Homme aux multiples responsabilités nationales comme locales, ses présences sur le « terrain » pour la GTA ne devaient pas être si nombreuses. Et pourtant, il semble qu'il ait su à son époque créer une véritable volonté et un sentiment réelle d'appartenance à la « communauté » GTA. Pour preuve, l'attachement de certains à ce fameux label gîte et refuge GTA. Cette dynamique existe-t-elle toujours ? Faut-il la recréer ? Et si oui, comment ? Un président avec un certain charisme, cela aurait-il du bon ? Une plus forte présence de l'équipe sur le terrain serait-elle essentielle ?*

**Illustration 25 : Extrait de note interne : la GTA et son Président**

Et au-delà du pragmatisme ou de l'informel, nombreuses sont les personnes qui insistent (soit lors des entretiens soit dans les documents étudiés) sur la dynamique amicale qui a existé autour de la GTA. Ainsi, dans une de ses notes, Philippe Lamour estime que « l'itinéraire définitif a été parcouru par l'équipe amicale qui a bien voulu m'assister (...). » François GROS pour parler notamment de sa relation avec la DATAR considère que « c'était une famille ou presque (...) on se connaissait tous (...) ». Enfin, Bernard SAILLET confirme l'existence de ces liens amicaux entre lui, Philippe Lamour et François Gros mais aussi avec d'autres membres actifs de la GTA :

*« Le président c'était, j'oserai presque le dire un ami à moi, c'était Philippe Lamour (...) François Gros, c'était un copain, il venait manger à la maison (...), deux fois par semaine on allait faire du sport ensemble. (...) Ça s'appelait le "club du muscle administratif" (...) y'avait Paul Rambaud, François Gros, moi (...) y'avait l'inspecteur général des ponts et chaussées (...) y'avait quelqu'un qui était président du CAF (...). C'était amusant, on est restés très liés. »*

En s'appuyant sur ces différents récits, on peut légitimement penser que la création de la GTA a été quelque part l'œuvre pragmatique et amicale de Philippe Lamour. Mais, peut-on pour autant « réduire », l'impact de cette personnalité sur la GTA à ces deux dimensions de pragmatisme et de convivialité ? Et parallèlement peut-on estimer que la GTA est "simplement" le fruit d'une vision portée par Philippe Lamour ?

### ***La GTA comme bras armé du service environnement de la DATAR***

Du fait des responsabilités institutionnelles de Lamour et en particulier celles à la DATAR, son implication au sein de la GTA en tant que président marque la volonté d'avoir un lien étroit entre les deux structures. Sa présence est loin d'être le seul indicateur de cette proximité. En effet, en 1968, c'est sous l'impulsion de la DATAR que le Club Alpin Français a été chargé « d'une étude afin de définir deux itinéraires, un d'été et un d'hiver, permettant de joindre, à pied ou à ski la méditerranée au lac Léman » (Note explicative n°2). Et d'après les explications de Bernard SAILLET, lorsque la GTA n'était encore "qu'un" projet de *Grande traversée*, c'est bien lui et son service qui ont travaillé au montage de ce projet en parallèle de la création des parcs naturels régionaux<sup>149</sup>. Et, ce sont notamment eux qui sont à l'origine de la réunion de Chamrousse et celle de Chamonix, toutes deux pouvant être considérées comme des actes fondateurs de la GTA. Ainsi, SAILLET se décrit comme étant en quelque sorte un VRP de la GTA (même si c'était loin d'être le dossier le plus important qu'il avait à gérer) :

*« Il y avait une fois par an au moins une réunion de la commission départementale de rénovation rurale en montagne et j'y venais comme chargée de mission de la DATAR (...). Chaque fois on vendait la grande traversée. On l'a vendu dans les Alpes-Maritimes, dans les Alpes-de-Haute-Provence (...) dans les Hautes Alpes. »*

Une fois l'association créée, les liens entre le DATAR et la GTA n'ont pas pour autant disparu ; premièrement nous l'avons vu, LAMOUR en était le président et son successeur à la présidence a été Noel Lebel, lui aussi, fortement rattaché à la DATAR puisqu'il en a été le Directeur ainsi que commissaire à l'aménagement des Alpes. D'autre part, le directeur de la

---

<sup>149</sup> Proximité entre la GTA et les PNR sur laquelle nous reviendrons.

GTA de l'époque lui aussi avait un pied dans chaque structure. Lors de notre entretien, François GROS précise : « J'étais la danseuse de la DATAR. Quand j'étais directeur de la GTA, j'étais aussi chargé de mission de la DATAR. Enfin, officieux mais j'y avais mon bureau (...). » Ces illustrations nous montrent que la GTA, loin d'être une association regroupant un groupe de copains, tous amoureux de la montagne et de la randonnée, a été pendant et après sa création en liens étroits avec la DATAR. Et ce, pas uniquement à travers le personnage de Philippe Lamour. A tel point que lorsque l'on interroge François GROS sur les raisons du maintien dans le temps de la GTA, il répond :

*« Je pense que le fait que Lebel ait succédé à Lamour, ça a été (...), ils étaient à la source du pognon. Ils arrivaient quand même à en tirer. Nous entre Lamour et après Lebel c'était quand même une source du financement. C'était quand même (...) si les subventions n'arrivaient pas ils avaient qu'à s'en prendre à lui-même. »*

Pour autant ces liens étaient-ils uniquement financiers comme pourrait le laisser paraître cette dernière citation ? Nous pourrions répondre à cette question par un des paragraphes de la note diffusée à l'ensemble de l'équipe GTA suite à notre série d'entretiens (cf. illustration 26).

#### **La GTA et Son président : l'empreinte de Philippe Lamour**

*On dit, certainement par souci d'efficacité et de clarté, que l'association Grande Traversée des Alpes a été créée en 1971 à l'initiative de Philippe Lamour. Mais, que nenni, s'il en a été le premier président, il n'en est pas le précurseur...Et alors, me direz-vous ?*

*C'est grâce à l'entretien avec Bernard Saillet que j'ai pu comprendre l'épaisseur d'un autre slogan préféré de la GTA : la GTA, créée dans la dynamique et l'esprit des premiers parcs naturels régionaux.*

*En effet, loin d'être une association créée par un groupe de convaincus sous l'impulsion d'une conviction, d'une revendication, la GTA est née dans et par les services de la DATAR. Ce sont les mêmes personnes qui ont porté simultanément la création des Parcs Naturels Régionaux et de la Grande Traversée des Alpes dans une logique d'aménagement doux de la montagne (le service en charge de ses dossiers était apparemment constitué de fervents défenseurs d'un certain esprit montagne et de la protection de la nature). Pour eux, la GTA avait vocation à devenir un Parc Naturel Régional linéaire à l'échelle des Alpes françaises. Comme l'ont répété plusieurs de mes interlocuteurs, cette mission de protection de l'environnement a sans doute été laissée un peu de côté, mais qui sera peut-être remise au goût du jour avec l'arrivée du sentier des parcs !*

*Deux choses peuvent être retenues de ce petit aparté:*

*Malgré son statut officiel d'association, la GTA a une filiation institutionnelle « originelle ».*

*Dès son origine, la GTA a été pensée et créée pour rendre lisible un certain aménagement et développement de la montagne. S'il est exagéré de parler d'une association militante, on peut tout au moins la considérer comme une association de convaincus par une certaine vision du développement de la montagne.*

**Illustration 26 : Extrait de note interne : la GTA et le service environnement de la DATAR**



Ainsi, nous avons fait ressortir que le lien entre la DATAR et la GTA n'était pas uniquement lié à Philippe Lamour et pas uniquement financier. En effet, il y a un recoupement entre les personnes qui ont pensé et créé les Parc Naturels Régionaux et la GTA. Comment dès lors cette "filiation" se retrouve ancrée dans les objectifs et le fonctionnement de la GTA ? Il nous semble que quatre grands items que nous allons développer, peuvent être attribués à cet héritage : 1/ une logique d'aménagement, qui passe non pas par la réponse à une demande touristique, mais par une volonté de faire évoluer les pratiques, 2/ qui induit un aménagement doux sans grosses infrastructures, 3/ qui se fait sous forme de négociation et non d'imposition avec les populations locales, 4/ et qui s'appuie et bénéficie aux ressources locales.

Dans le paragraphe précédent, l'analyse du conflit entre la GTA et la FFRP nous a permis de conclure que d'une part la GTA avait une vision spécifique de l'itinéraire puisque souhaitant l' *"équiper" de toutes les informations possibles pour que le plus grand nombre puisse en profiter* et d'autre part qu'on lui avait attribué un rôle « original » de *coordination, d'animation et non pas uniquement de gestionnaire*. Or, maintenant que les liens forts entre la GTA et la DATAR sont établis, nous souhaitons défendre l'idée que ces positionnements peuvent être attribués au fait que la GTA ait été dès l'origine positionnée dans une logique d'aménagement de la montagne. Logique d'aménagement passant non pas par la réponse à une demande touristique, mais par une volonté de faire évoluer les pratiques. Ainsi DEVIES, pour défendre l'intérêt de s'intéresser à cette pratique encore minoritaire qu'est la randonnée, écrivait dans La Montagne n°73 que : « lorsque le grand essor du ski s'amorça dans les années 1930, les skieurs de montagne n'étaient qu'en tout petit nombre ; ce nombre ne devait pas s'accroître, et on eut même l'impression, au lendemain de la dernière guerre, qu'il se tassait. » De plus, nous l'avons vu en introduction, le projet initial (de COUELLE) avait été pensé en opposition au sur-aménagement des stations intégrées. SAILLET confirme l'existence de cette opposition au sein même de la DATAR puisqu'il « y a eu un gros conflit entre nous, la rénovation rurale en montagne, les petites stations (et ceux qui ont pensé l'aménagement des grandes stations de type Courchevel). » Et il estime qu'au sein des services de la DATAR s'occupant de la montagne « y'avait une opposition (...) entre aménagement du territoire national et concentration sur Paris, entre les stations pures et dures en montagne et l'aménagement doux. »

Ce choix d'un aménagement se traduit bien sûr dans un premier temps par une volonté de faible impact en termes d'infrastructure, mais il existe aussi une volonté de considération

du local. Cette considération du local passe par une forme de négociation et non d'imposition aux populations locales du projet. Pour SAILLET, les conditions essentielles de réussites résidaient dans le fait que « les intéressés (communes, collectivités, départements, ...) comprennent cette opération d'aménagement de leur territoire, la prennent en charge. » Autrement dit « une prise de conscience sur le plan local [avait été jugée] nécessaire. » (Source : La grande traversée des Alpes française – la Grande traversée son intérêt national) En plus, de cette volonté d'adhésion du local, est mis en avant le souhait d'un impact économique positif tant pour les territoires, puisque « l'idée première lancée par la DATAR s'appuyait sur la nécessité de faire profiter du tourisme des régions mal équipées, laissées pour compte, écartées de tous les plans de modernisation ou d'aménagement (...) » (Note explicative n°2) ; même si pour GROS, la GTA ne proposait pas la fortune aux paysans, « la "pluriactivité" était essentielle à la montagne, [la GTA] leur apporte simplement un atout de plus. « La revue, mars 77, Alpes : la grande traversée ».

Le développement de ces quatre items montre que Philippe LAMOUR a bien marqué de son empreinte la GTA au-delà de la dimension amicale et pragmatique. Il a aussi légué à la structure la dimension aménagiste qu'il a défendue au regard d'un projet du CAF plus centré sur les pratiquants<sup>150</sup>. Pour Jean-Pierre LYARD, on est justement allé « chercher Philippe Lamour pour profiter de sa vision et de son expérience Queyras. » (Source : entretien). Mais effectivement, ce n'est pas Lamour, qui est à l'initiative de cette association mais la branche rénovation rurale en montagne de la DATAR. La dimension aménagiste n'est donc pas issue uniquement que de son propre chef, mais d'un service porteur d'une vision particulière de l'aménagement de la montagne et se revendiquant vouloir un aménagement doux de la montagne. D'ailleurs l'ensemble des discours écrits ou oraux, provenant des entretiens ou documents est davantage ancrée dans la famille de discours relevant de la *sauvegarde* que dans la *mise en valeur* telles que définie par GUMUCHIAN ET GUERIN. Puisqu'en terme d'espace, on trouve l'idée de moyenne montagne et surtout de « parc filiforme ».

Dans sa dimension économique, le lien avec l'agriculture est posé, puisqu'il s'agit de redescendre dans les vallées pour faire vivre ces dernières et que des subventions sont attribuées pour transformer des granges en gîte. La volonté est bien d'impulser un tourisme diffus ou vert puisqu'il est pensé en opposition au tourisme imposant un sur-

---

<sup>150</sup> Cette différence de vision entre un projet axé sur les pratiquants (CAF) et un projet axé sur l'aménagement (GTA) explicite aussi le conflit historique entre la GTA et la FFRP.

aménagement (le ski). Enfin, malgré le projet initial du CAF, la pratique et la saisonnalité visées sont bien la randonnée pédestre en été. Ce positionnement se trouve d'ailleurs résumé dans le préambule de la charte consacré à la Grande Traversée des Alpes (GTA). :

*« L'œuvre entreprise sous la dénomination de Grande Traversée des Alpes française contribue à la fois à l'aménagement et à l'équipement de cette région de montagne en vue de la fréquentation touristique et sportive, à sa rénovation démographique et économique et à la sauvegarde du milieu naturel et humain. »*

Dès lors, on peut considérer l'ancrage dans une logique d'aménagement est la deuxième dimension de la singularité de la GTA (cf. figure 28). Ainsi, La GTA est dès sa création une association institutionnalisée qui a un but d'aménagement du territoire, certes alternatif au regard du développement des stations de ski, mais en aucun cas libertaire ou révolutionnaire. Il ne s'agit pas d'un collectif d'individus qui s'est monté de manière autonome pour défendre un imaginaire, une pratique culturelle, mais d'un collectif de techniciens et de politiques qui ont équipé un itinéraire pour faire évoluer les pratiques et trouver une solution pour le tourisme estival et les agriculteurs de montagne. Mais, dans le paragraphe, qui suit nous reviendrons sur la distance prise (de manière choisie ou subie ?) par la GTA avec la DATAR notamment lors de la décentralisation. Période où se pose pour la première fois la question de la pérennisation de l'association et où la commercialisation a, un temps, été considérée comme la solution pour perdurer.

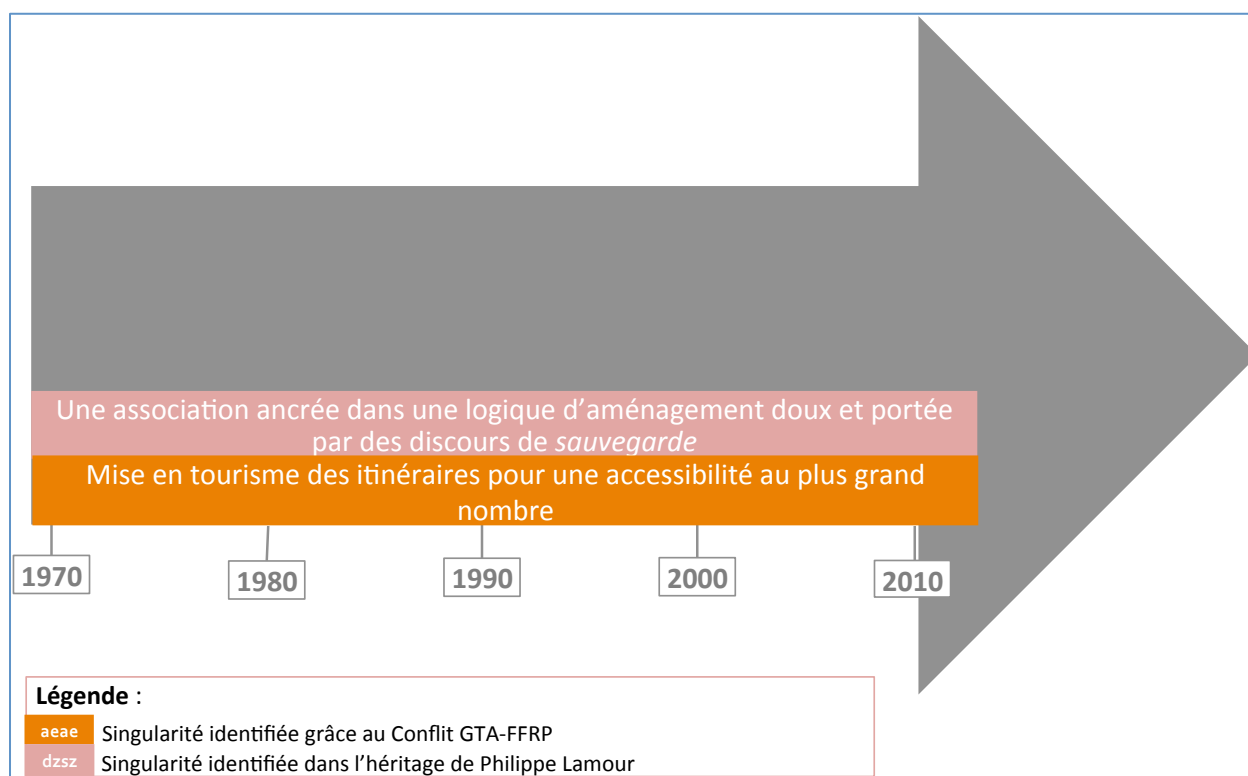


Figure 28 : Héritage de Lamour et deuxième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012)

### 1.2.3. Dépassement de la commercialisation de produits itinérants

Tout comme ont été analysés précédemment le conflit FFRP-GTA et l'héritage de Philippe Lamour, dans ce paragraphe, c'est une tentative ratée de la GTA qui sera étudiée : la commercialisation de produits itinérants. On apprend dans l'extrait de note ci-après que les deux anciens directeurs s'accordent à considérer que la tentative de commercialisation a fait partie de la suite logique des choses d'une part pour conserver une légitimité et d'autre part trouver une source de financement.

#### ***La commercialisation : quelques essais ratés***

*Jean-Pierre Lyard et François Gros (nos deux anciens directeurs) expliquent que dans la suite logique de l'évolution GTA, l'association s'était lancée dans ces deux aventures (: la commercialisation de topo-guides et la GTA comme agence de voyage) pour :*

*Conserver une certaine légitimité. Un des interlocuteurs de cet été m'a même dit que puisqu'on n'a pas eu le courage de disparaître, il fallait bien se rendre légitime... En effet, une fois, la Grande Traversée des Alpes équipée en signalétique et hébergements, une fois les tours de massifs le long de la dorsale « exploités ». La GTA s'est tournée « naturellement » vers la commercialisation.*

*Trouver des sous. Comme l'ensemble de ses structures-sœur (GTJ, Chamina, etc.), la GTA a dans les années 80 pensé la commercialisation comme une source potentielle de diversification de ses revenus ; notamment pour compenser la baisse des subventions. La GTA a donc à l'époque créé sa propre agence : Nat'tour et même un « réseau » européen de partenariat avec des TO susceptibles d'être intéressés par la GTA...*

*Et pourtant, pour Jean-Pierre Lyard, la GTA s'est très vite rendu compte que l'ensemble de ces objectifs n'est pas réalisable pour une seule et même structure, et qu'il était difficile voire incompatible de mener de front des objectifs commerciaux et des objectifs de développement à l'échelle de l'arc alpin. Si le contexte a certainement changé, une chose est donc sûre, il va falloir bien réfléchir aux limites de ce que peut-être ce nouveau pôle...*

**Illustration 27 : Extrait de note interne : la GTA et la commercialisation**

Pourtant cet avis est loin d'être partagé. En effet, Jean-Pierre FEUVRIER considère qu'« on a perdu du temps et de l'argent pas ces détours. Typiquement, [la GTA] a rempli son objectif et donc elle a demandé partout des moyens pour perdurer. (...) Détour qui a failli coûter notre existence car il faut des compétences spécifiques. » (Source : Entretien) Avis qui se rapproche sensiblement de celui de Laurent BUISSON qui, bien que considérant ne pas être légitime pour traiter cette question pour ne pas avoir « très bien connu » cette période, précise dans la foulée qu'il

*« Y'a eu une période où ce fond de commerce [l'animation] a été mis en veilleuse parce qu'on vous a donné d'autres attributions. Y'a peut-être eu l'illusion de faire du chiffre d'affaires à travers certaines opérations que la GTA a pu conduire, quitte à se replier après, hein.*

*Celle de vente ? (...) la GTA ne peut pas être une agence réceptive ou quelque chose comme ça. Elle peut être à mon avis et notamment avec les outils modernes, un centre d'informations. Alors là sans problème parce que vous disposez d'un positionnement particulier, privilégié.*

*Centrale d'information mais pas de réservation ? Non parce qu'il y a des gens sur les territoires dont c'est le positionnement donc on ne peut pas faire tous les métiers en même temps. »<sup>151</sup> (Source : Entretien)*

Comment dès lors expliquer cette divergence de point de vue ? On peut estimer que FEUVRIER comme BUISSON considère que la GTA doit rester dans sa ligne directrice de départ, celle de l'aménagement doux de la montagne. Et, pour eux cette dernière n'est pas compatible avec le passage à une logique produit. Puisque le passage de l'un à l'autre correspondrait au *Virage entre logique de l'offre et logique de marché [qui s'est] amorcé au début des années 80*. Virage particulièrement bien décrit (de manière paradoxale) par la GTA à l'occasion de ses 20 ans :

**« La randonnée pédestre : produit touristique et/ou loisir pour le grand public ?**  
(...)

*Ainsi, de la fin des années soixante jusqu'au début des années 80, du point de vue de l'économie du tourisme ; la randonnée s'est organisée autour d'une logique de l'offre (...).*

*Les effets attendus ne sont pas évalués que du point de vue financier avec une recherche d'optimisation, le tourisme de randonnée étant conçu comme un moyen de promotion économique et social, un outil de développement harmonieux.*

*Le retour sur investissement et l'exploitation optimale ne sont pas des préalables à la création d'itinéraires.*

*Le Virage entre logique de l'offre et logique de marché s'amorce au début des années 80.*

*L'évolution quantitative et qualitative de la fréquentation conjuguée à l'émergence d'entreprises touristiques fondées sur la randonnée et le tourisme de nature (hébergeurs, prestataires, TO, ...) introduisent le concept de produit touristique, facilitent la stimulation d'un segment du marché touristique.*

*Le produit touristique s'installe, l'optimisation des équipements, la performance économique deviennent des préoccupations majeures. »*

Ainsi, au-delà des ratés en matière de commercialisation de la GTA, on retiendra d'une part que trois temporalités peuvent être identifiées dans la constitution de la marche à pied comme objet et pratique touristique (KOUCHNER, DUFRIEN, 1995). Alors qu'avant les années 1970, la marche à pied (récréative) est la chasse gardée d'« experts » dont le Touring Club de France, le CAF, puis la FFRP en sont quelques structures symboliques. A

---

<sup>151</sup> Les interrogations sous-lignées sont des relances que nous avons effectuées.

partir des années 1970, la marche à pied se transforme en randonnée pédestre c'est-à-dire qu'elle est pensée par certaines structures (dont la DATAR) sous l'angle de l'aménagement. La marche à pied devenue randonnée n'est plus pensée uniquement en tant que bien être pour soi mais bien être pour la société et pour les territoires traversés. La GTA a donc été créée par et pour l'impulsion de cette deuxième phase et suivront ses petites « sœurs » : GTJ, GTV, Chamina. A partir des années 1980, on peut considérer qu'elles seront « victimes » (au moins temporairement) de leur succès. Puisque leur légitimité sera remise en question avec l'émergence de la troisième temporalité de la randonnée pédestre, celle de sa constitution en produit. Dans cette phase, il ne s'agit plus d'aménager le territoire pour favoriser la démocratisation de la randonnée et pour inciter à créer une dynamique locale, mais de penser des produits et optimiser les services pour répondre à la demande d'une clientèle de plus en plus importante.

D'autre part cette tentative de devenir un prestataire de produit itinérant tend à confirmer la pertinence de son rôle de coordination, d'animation évoqué précédemment ; Rôle que nous considérons comme étant la troisième dimension de la singularité de la GTA (cf. figure 29).

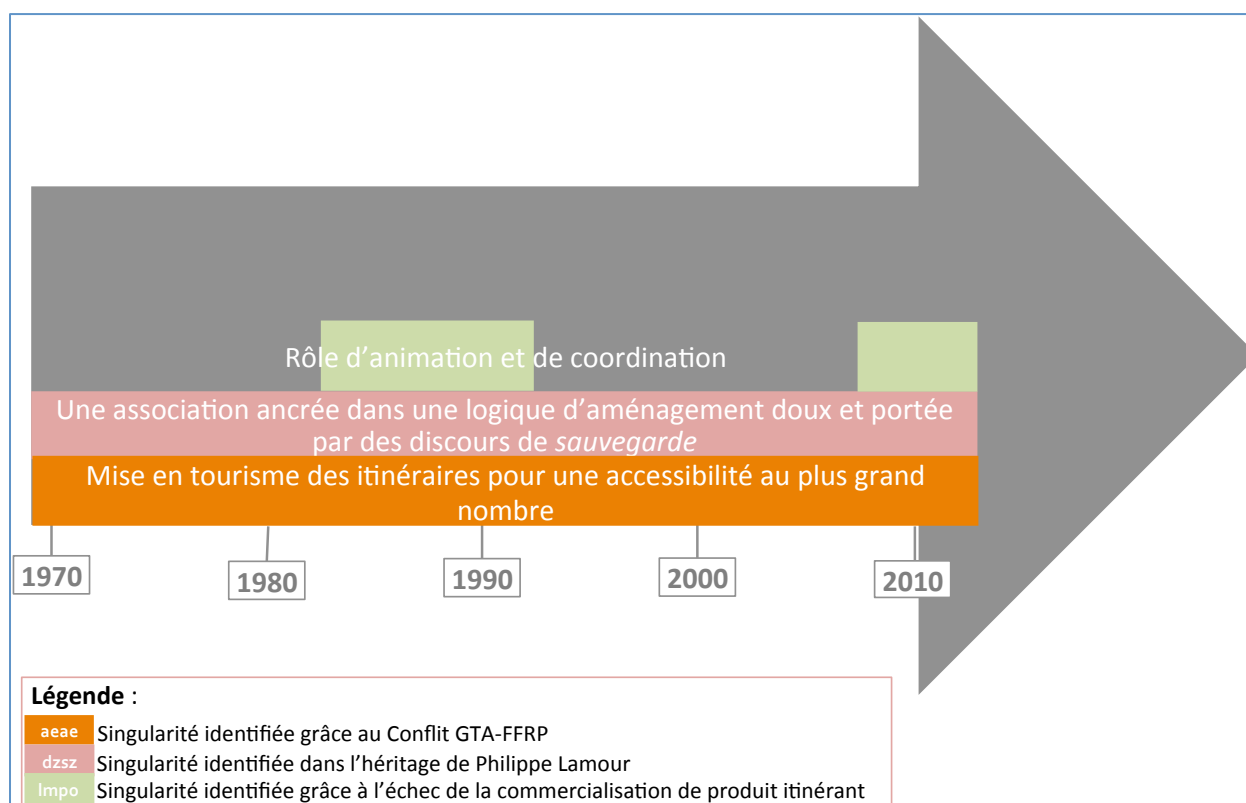


Figure 29 : Commercialisation ratée et troisième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012)

### *1.3. La GTA ou comment animer le millefeuille de l'itinérance ?*

Nous l'avons dit la GTA est loin d'être une association créée par des militants engagés pour défendre une cause face aux institutions. Si nombre de ses créateurs (comme SAILLET, LAMOUR, GROS pour ne citer qu'eux) ont dans leur pratique personnelle un rapport particulier à la montagne et son environnement, leur pratique professionnelle, comme nous l'avons montré, est ancrée dans l'Institution de l'aménagement du territoire, la DATAR. Parallèlement, nous avons vu que les objectifs initiaux de la GTA étaient inscrits dans une visée de propositions alternatives pour le tourisme de montagne. Comment dès lors penser ce double ancrage dans les institutions et dans l'alternative ?

#### *1.3.1. Ancrage dans le virage aménagiste et nécessité de gérer le paradoxe de l'itinéraire touristique*

L'idée que nous souhaitons défendre ici est que le projet porté par la GTA, loin d'être directement à visée contre-culturelle (i.e. en opposition avec la culture dominante), appartient au virage aménagiste tel que défini par SOUBEYRAN et BARNIER (1985). A l'époque, ces deux auteurs constatent que les termes tels que « favoriser la maîtrise locale, l'auto-développement, tenir compte des impacts physiques et sociaux d'une implantation sur le milieu d'accueil, gérer les paradoxes de l'aménagement, la décentralisation, l'autonomie » apparaissent de manière de plus en plus prégnante dans les discours et documents liés à l'aménagement du territoire. Sans savoir au moment de l'écriture de l'article ce que concrètement pourrait produire ce processus d'aménagement « favorisant la maîtrise locale, l'autonomie », ils notent que « les pratiques traditionnelles de planification ne brillaient pas par le respect du milieu d'accueil et ne se posaient pas la question de la maîtrise du local, entre autres. » Or nous l'avons vu le projet de la GTA participe à un choix d'aménagement qui se traduit par une volonté de faible impact en termes d'infrastructure, de considération du local via une forme de négociation, et non d'imposition, avec les populations (et en particulier les agriculteurs). De plus, ils démontrent que le tourisme social peut être considéré comme illustratif du virage aménagiste par l'ambivalence qui le constitue. « D'une part, il est le produit de l'Etat-providence, donc un sous-système du système de régulation sociale, et de l'autre, il est le lieu de nouvelles pratiques sociales, correspondant à une résurgence du "corps social", (...)

à une manière d'être et d'agir plus autonome face à ce dernier. » Et ils estiment que les zones de montagnes « ont été ainsi le théâtre privilégié de l' « affrontement » » entre une logique traditionnelle et une logique de tourisme social où le type d'aménagement touristique mis en place ne fait plus abstraction du milieu local, ne le réduit pas à un rôle support. Or, il nous semble possible de retrouver cette opposition dans celle notamment soulignée par SAILLET entre le concept touristique de la station et celui des PNR et par là même de la GTA. Puisque rappelons-le, la GTA avait vocation à devenir un parc naturel régional filiforme. Dès lors nous pouvons considérer que le projet de la GTA a été en quelque sorte ancré dans la logique du tourisme social et plus particulièrement de tourisme pour tous et par là même dans le virage aménagiste.

Pour nous, c'est aussi ce même phénomène (virage) que constate PERRET (2003) lorsqu'il définit l'émergence dès les années 70 du diagnostic du *pasteur* (consacré par les parcs naturels régionaux). Diagnostic dont le fondement théorique se différencie de celui de l'*ingénieur* (méthode qu'il considère comme pré-existante) par la prise en compte d'un développement territorial, d'une place donnée aux acteurs locaux, d'un projet global, d'une dimension culturelle et d'un développement partout.

Que ce soit dans la notion de virage aménagiste ou dans celle de diagnostic du pasteur, nous retrouvons l'idée qu'il n'y pas d'opposition radicale avec les méthodes (de planification ou de diagnostic) précédentes. Ou plutôt que ces nouvelles méthodes n'imposent pas nécessairement d'être impulsées et appliquées à l'extérieur, voire en opposition aux structures institutionnelles et en particulier celles de l'Etat. A titre d'exemple, nous l'avons vu, pour PERRET, la méthode de diagnostic du pasteur a été consacrée par ou pour la création des PNR. Autrement dit, ces méthodes peuvent contenir leur propre dépassement mais ne sont pas en elles-mêmes subversives. A ce titre, SOUBEYRAN et BARNIER (*op. cit.*) précisent que tant que l'Etat est fort, il peut récupérer ce qui est de l'ordre de l'alternatif, mais lorsque ce que celui s'affaiblit, *projet social, retour au local, prise en compte du milieu* sont autant de caractéristiques qui peuvent aboutir à l'autonomie (notamment par rapport à l'Etat-providence). Ce virage constaté par SOUBEYRAN et BARBIER n'est donc pas vu comme le passage d'une logique d'aménagement à une logique de développement mais il existe, selon eux, un paradoxe au sein du virage aménagiste: celui de prôner l'autonomie tout en étant impliqué dans l'Etat voire l'Etat-providence.



Relire le positionnement historique de la GTA à la lumière de ce que nous venons de dire tend à nous faire penser que l'importance donnée à l'existence d'un itinéraire physique et le conflit autour de celui-ci sont symptomatiques de ce paradoxe. En effet, d'un côté, le projet de la GTA se revendique dès sa création comme voulant être alternatif au regard d'un tourisme d'infrastructure (et en particulier de la station). De l'autre, l'itinéraire serait là en quelque sorte pour continuer à marquer le territoire par un aménagement réel et physique. En poursuivant cette idée de manière relativement spéculative, nous pouvons proposer que l'itinéraire est en quelque sorte une hétérotopie, qui aurait vocation à détrôner celle en place, la station et en particulier la station intégrée. Ainsi, nous poursuivrons l'appropriation de ce concept d'hétérotopie proposée par LEROUX (2010) en référence à FOUCAULT, sans pour autant reprendre les quatre principes qu'il identifie (Juxtaposer en un seul lieu réel plusieurs lieux, avoir sa propre hétérochronie, présenter un principe d'ouverture et de fermeture, être un espace soit de perfection soit de l'illusion). Pour cette tentative de réflexion, nous retiendrons uniquement l'idée que l'hétérotopie est la localisation spatiale d'une utopie. C'est-à-dire un lieu réel qui sous-tend ou plutôt traduit des normes, un système de valeurs, un fonctionnement et une temporalité propres.

Dans le chapitre 3, nous avons montré que le modèle de la station pouvait être considéré comme un modèle moderne et fordiste basé sur le principe d'unité de temps, de lieu et d'action ; parallèlement nous avons repris l'idée de GUMUCHIAN et GUERIN qui consiste à dire que la politique française de la montagne peut être pensée de manière dichotomique suivant deux grandes familles de discours (celle de la mise en valeur dominante jusqu'en 1970 et celle de la sauvegarde émergente à partir de 1975) induisant des types d'aménagement distincts en termes d'espace, d'économie, de tourisme, de saisonnalité, de « structure mythique » et de pratiques. La station serait l'hétérotopie qui reprendrait les valeurs, le fonctionnement et la temporalité issus des discours de mise en valeur, et l'itinéraire serait l'hétérotopie qui reprendrait les valeurs, le fonctionnement et la temporalité issus des discours de préservation.

Ainsi, contrairement à ce que nous aurions défendu intuitivement (et notamment en début de thèse), ce n'est pas parce que le projet de la GTA s'appuie sur un type de tourisme dit "diffus" qu'il ne donne pas de l'importance à un aménagement physique et symbolique (certes doux) des territoires qu'il traverse. Autrement dit, le projet de la GTA reste un projet d'aménagement s'appuyant sur des principes, des valeurs et un fonctionnement

nouveau sans pour autant effacer le principe de "marquer" le ou plutôt les territoires concernés. Et consécutivement, il existe bien un lieu identifié et identifiable qui représente, traduit ce projet : l'itinéraire. Ce projet initial de la GTA ne rime donc pas avec l'absence de périmètre délimité, mais propose une forme nouvelle : la ligne en contre point de la surface de la station, déjà existant. A la nuance près que si le cercle de la station intégrée a été pensé pour ne pas avoir besoin des territoires sur lequel il se repose et avoir en quelque sorte des frontières, des limites étanches, la ligne de l'itinéraire (tout au moins dans le cas de la GTA) est dès sa conception pensée dans sa porosité puisqu'elle a vocation à irriguer les territoires traversés et réciproquement d'en profiter. Ainsi, de même qu'il existe un paradoxe dans la logique d'autonomie du virage aménagiste, il existe un paradoxe dans la logique territoriale de la GTA puisque qu'il s'agit de créer des limites identifiées et identifiées pour impulser du diffus voire du flou. Et nous verrons par la suite qu'au vu des projets en cours au sein de la GTA, nous pouvons nous questionner quant à la mise en place d'une troisième hétérotopie, celle du réseau. Suite à ce constat, différentes questions émergent : chaque projet d'aménagement ne crée-il pas une hétérotopie ? L'émergence de la postmodernité territoriale ne rime-t-elle pas avec hétérotopie du flou et ou du réseau, comme la modernité territoriale aurait été celle de l'hétérotopie du fixe ou de la limite ? Mais loin de pouvoir y répondre, ici, nous poursuivrons la synthèse de ce que nous a appris la relecture du positionnement historique de la GTA.

### 1.3.2. Sans oublier le voyage itinérant !

#### ***La GTA, initialement, ancrée dans le projet itinérant***

Ce constat place l'association au sein du virage aménagiste (SOUBEYRAN et BARNIER, *op. cit.*), concept qui nous a permis d'identifier plusieurs paradoxes inhérents aux missions attribuées à la GTA. Dès lors, comment la GTA aborde-t-elle initialement la pratique de l'itinérance récréative ? Nous avons suggéré au début de ce chapitre que la GTA pouvait être considérée comme la crème du millefeuille de l'itinérance récréative, celle qui ferait le lien entre les différentes acceptions de l'itinérance. Mais, est-ce réellement le cas ? Dans le chapitre 2 nous avons défini quatre couches possibles au millefeuille horizontal de l'itinérance récréative : projet, produit, voyage et mode de vie itinérant ; Maintenant que nous avons relu le positionnement historique de la GTA, que nous dit-il sur le rôle de la

GTA dans ce millefeuille horizontal ? Et plus encore peut-on considérer que le millefeuille vertical est quant à lui pris en compte dans le champ d'action de la GTA ?

Le lien que nous venons d'interroger entre les objectifs et actions de la GTA et le virage aménagiste l'ancre de manière quasiment automatique dans la couche du projet itinérant. Les discours, les écrits et les entretiens permettent d'attester que la GTA avait pour mission de *gérer une pratique pour qu'elle soit vectrice de développement local*. Et, nous avons vu que la gestion de cette pratique est passée par l'équipement de l'itinéraire en signalétique et hébergement pour que celui-ci soit accessible à tous et non plus uniquement aux pratiquants. Cette accessibilité passe aussi par la définition du tracé (ou modification du tracé initial) de l'itinéraire pour que celui-ci n'aille pas de sommet en sommet mais diffuse dans les vallées. Cependant, nous avons aussi noté *la mission de coordination, d'animation et non pas uniquement de gestionnaire attribuée à la GTA* (rôle, source conflit avec certain partenaire), est-ce un rôle de coordination de l'ensemble du millefeuille de l'itinérance ?

### ***La GTA, une structure coordinatrice du millefeuille de l'itinérance récréative ?***

Nous avons vu que dans les années 1980, la GTA s'est impliquée dans la couche *produit* de l'itinérance récréative en créant l'agence Nat'tour et un « réseau » européen des TO susceptibles d'être intéressés par la mise en produit de l'itinéraire. Au-delà de l'échec de cette tentative, l'implication de la GTA dans la couche *produit* de l'itinérance récréative, vue par les deux anciens directeurs de la GTA comme faisant partie de la suite logique des choses, est considérée par d'autres comme *un détour* et une *perte de temps* qui a failli remettre en question l'existence de la GTA. Cette deuxième vision se retrouve dans une note écrite par la GTA pour ses 20 ans. En effet, celle-ci décrit le *virage entre logique de l'offre et logique de marché* des années 80, qui impliquerait un fonctionnement et des compétences différentes. Cette anecdote historique permet d'émettre un doute quant à la capacité d'une structure (telle que la GTA) à se positionner simultanément sur la couche *produit et projet de l'itinérance récréative*. Mais qu'en est-il des autres couches du millefeuille, ont-elles été abordées, considérées, investies à la création de la GTA ?

Lors du séminaire de Chamrousse de 1969, l'intervention du poète-orateur M. SERPINET (cf. illustration 28), qui soulignait et défendait l'importance de l'imprévu, de l'absence de balisage, de prendre le temps de l'aventure, « fut particulièrement apprécié(e) de l'assistance ». Cette intervention reprend des aspects de l'itinérance que l'on peut rattacher au *voyage itinérant* ou tout au moins à son mythe. Pour autant, les actions concrètes de la GTA (balisage, création et requalification des hébergements, topo-guide, etc.) n'ont pas été dans le sens de la "préservation de cette aventure, de ce voyage." Nous voyons émerger un nouveau paradoxe dans le positionnement initial de la GTA. D'une part, elle défend des valeurs et des pratiques qui se revendiquent de l'ordre de l'imprévu, de la liberté, bref du mythe du voyage, mais d'autre part, elle revendique de rendre des pratiques accessibles à tous (dans une double logique de tourisme social et d'aménagement du territoire).

*Besoin d'aventure hors de la Télé. Eviter la civilisation de l'ennui. L'homme moderne est frustré d'aventure. Nous avons besoin de nous exprimer en TRACES.  
L'enneigement efface le balisage et change le cadre. Les conditions climatiques déroutent et apporte l'IMPREVU.  
La beauté ne se révèle qu'à celui qui a le temps de PARCOURIR. Beauté attachante de tous les "DESERTS", qu'ils soient d'eau, de sable, de forêts ou de neige. Le skieur de raid est un explorateur. Il découvre et redécouvre, au fil d'une traversée qui met en "disponibilité". Pourquoi sans guide ? Pour l'aventure, la préparation, le rôle actif dans l'exécution, le sens des responsabilités et de sa sécurité. C'est un moyen éducatif puissant apportant de hautes satisfactions. (Faisant allusion à l'envahissement de la Montagne par les câbles de toutes sortes qui prolifèrent dangereusement) : "la trace est une signature qui ne s'écrit que sur une page propre... mais tout le livre menace de se déchirer... La Grande Traversée sera ce fil tenu qui sera l'opposé d'une route des bistrot" la joie et le bonheur sont des impératifs de la vie. L'aventure aussi, qui est la possibilité pour l'homme de risquer de se perdre, d'avoir faim, soif et froid »*

**Illustration 28 : La GTA et le voyage itinérant, intervention de M. SERPINET (1969)**

Nous ne reprendrons pas de manière aussi détaillée les autres couches du millefeuille que sont le mode de vie itinérant et les itinérances sociale, politique et culturelle. Mais si des ponts sont moins facilement imaginables entre la GTA et certaines d'entre elles, telles que l'itinérance sociale ou politique. Aurait-on pu imaginer des liens plus forts dès la création de l'association avec l'itinérance culturelle afin notamment de donner "corps" et sens à cet itinéraire ? Itinéraire qui outre la qualité des paysages traversés et la densité de l'histoire des Alpes, ne pouvait revendiquer une histoire et un capital culturel propres puisque créée de "toutes pièces". De plus, aurait-on pu imaginer des liens avec des itinérances mode de

vie tels que celle des colporteurs, des passeurs de cols, des voyageurs en zig zag (TÖPFFER, 1996) qui sans nul doute ont croisé cet itinéraire bien avant qu'il soit créé ?

Or, de tels recoupements ne paraissent ni dans les documents historiques, ni dans les entretiens que nous avons effectués. A ce stade de la réflexion, nous sommes tentés de dire que la GTA ne s'est pas historiquement positionnée en tant qu'animatrice de l'ensemble du millefeuille de l'itinérance récréative. Si elle a tenté une "aventure" dans la couche *produit*, elle a davantage été pensée et structurée, tout au moins au départ, comme coordinatrice de la couche *projet* pour le tourisme estival alpin. Lors de sa création, elle s'est donc davantage reposée sur le doublon Itinéraire-Hébergement que sur la relation dialogique itinéraire-errance (cf. chapitre 2). Ce qui sans doute l'a orienté vers une vision relativement technicienne de l'itinérance récréative. C'est d'ailleurs certainement cet héritage que constate Jean CORNELOUP lorsqu'il estime que la GTA s'est trop enfermée dans la logique d'ingénierie et qu'elle ne s'est pas assez positionnée au sein d'une démarche culturelle spécifique (CORNELOUP, 2011). Ce positionnement historique de la GTA trouve-t-il un écho au sein des autres structures alpines de l'itinérance pédestre ou est-il spécifique à la France et à la GTA ? Et d'autre part, certaines actions plus contemporaines de la GTA n'ont-elles pas tenté de construire des passerelles avec les autres couches du millefeuille récréatif ?

## **2. ...Et qui ne trouve pas d'homologue à l'échelle de l'arc alpin**

Certes, on peut constater aujourd'hui une approche de la GTA très ancrée dans l'ingénierie au détriment d'une démarche plus culturelle. Pour autant, le lien qu'elle propose et qu'elle a effectué entre des pratiques (la randonnée pédestre, le tourisme) et une mission d'aménagement des territoires de montagne, ne constitue-t-il pas en soi une démarche originale (innovante ?) à l'échelle de l'arc alpin ? Est-ce cette singularité de la GTA dans le paysage alpin —qui n'est ni un TO, ni une fédération de pratiquants, ni une structure d'aménagement— qui lui permet d'avoir aujourd'hui un rôle spécifique, une vision particulière que ce soit au sein du comité de pilotage de la Via Alpina ou dans des missions à visée plus prospective telles qu'une étude sur la compatibilité entre itinérance pédestre et mobilité douce et une autre sur le rapport jeune et montagne ? Ces points seront pour à tour interroger dans ce qui suit.

## 2.1. L'avenir incertain de la Via Alpina, comme révélateur d'approches distinctes de l'itinérance alpine

### 2.1.1. De la nécessité de construire l'itinéraire...

Dans le chapitre précédent, nous avons précisé que depuis la fin du financement européen, deux visions de Via Alpina se confrontent sur l'avenir à donner à ce projet. Les uns considérant que le projet a d'ores et déjà rempli ses objectifs, l'itinéraire étant balisé, répertorié, topographié, les autres considérant qu'il s'agit d'une base sur laquelle s'appuyer pour passer à "autre chose". Cette divergence encore non réglée à ce jour se traduit par le désengagement progressif des partenaires, rendant de plus en plus critique la possible pérennité de la Via Alpina. Sans prétendre proposer ici des solutions miracles à cette divergence de point de vue, nous souhaitons plus modestement contribuer à la comprendre, l'analyser et l'explicitier. Ce qui dans un second temps nous aidera à cerner la singularité de la GTA à l'échelle alpine. Cette divergence flagrante aujourd'hui était-elle perceptible dans les phases précédentes, leur relecture donne-t-elle des éléments de réponses ?

Le recoupement entre les trois phases du projet Via Alpina exposées dans le chapitre précédent (*construction de l'outil itinéraire, utilisation de l'outil itinéraire et pérennisation*) et les différents rapports possibles à l'itinéraire mis en exergue lors de la définition du statut historique de la GTA nous donnent des pistes de réponses fructueuses. A travers cette mise en commun, la phase de *construction de l'itinéraire* de Via Alpina peut être considérée comme la mise en application de la définition d'un itinéraire tel que porté par la GTA dans les années 70. Il s'agissait pour aménager l'itinéraire de "l'équiper" d'un grand nombre d'informations et services (balisage + signalétique, refuge + gîte, carte + topo, étape de moins de 10 heures, ...). Pourquoi dès lors ne pas avoir "retrouvé" dans cette phase un conflit équivalent à celui GTA-FFRP entre la GTA et les associations de pratiquants<sup>152</sup> partenaires du projet ? Au-delà du conflit, pourquoi les partenaires ont-ils suivi la GTA dans cette aventure ?

On peut légitimement penser que si les associations de pratiquants ont rejoint la GTA dans cette proposition, c'est qu'entre les années 1970 et 2000, en même temps que l'évolution de la pratique de leurs adhérents, ces structures ont fait évoluer leur définition de

---

<sup>152</sup> Nous utiliserons cette terminologie délibérément large pour faire référence aux structures du type Club alpin et fédération de "randonneurs".

l'itinéraire. De fait, leur définition d'un itinéraire ne rime plus uniquement avec *mise en place du balisage, création de refuges et étape d'une dizaine d'heures*. Mais lors de cette phase, l'objectif commun et partagé des partenaires était donc celui de réaliser un aménagement, l'itinéraire. Etant bien entendu qu'il s'agit de réaliser un aménagement dans la "mouvance" du virage aménagiste<sup>153</sup> en utilisant « sentiers et hébergements existants pour organiser un réseau accessible au plus grand nombre » (L'ALPE, 2004). Cette cohésion entre partenaires se retrouve-t-elle lors de la deuxième phase d'« *utilisation de l'itinéraire* » via notamment l'« *accompagne[ment]* des dynamiques territoriales (...) identifiées et mobilisées sur et autour de [celui-ci]. » (BERTHELOT, 2006) ?

### 2.1.2. ... Aux différents statuts donnés à l'itinéraire

La première réponse d'ordre pragmatique est qu'une partie des actions concernant la construction même de l'itinéraire s'est poursuivie lors de cette deuxième phase. On pense notamment au site Internet et aux tentatives de topoguide intégral i.e. regroupant l'ensemble des étapes et des pays. Cette situation justifiait de fait a minima la poursuite d'actions communes. La seconde réponse est plus nuancée. Si cette phase d'accompagnement des dynamiques territoriales n'a pas été source de blocage, elle a en revanche été interprétée de manières différentes par les parties prenantes du projet. Au-delà des actions transversales pour la poursuite de la "construction" de l'itinéraire, des exemples d'actions nationales en Allemagne-Autriche<sup>154</sup> et en France sont révélateurs de cette différence d'interprétation. Or nous verrons que cette différence d'interprétation permet d'explicitier l'avenir incertain de Via Alpina, mais surtout de préciser la singularité de la GTA.

---

<sup>153</sup> Le terme aménagiste est ici utilisé tel que le propose SOUBEYRAN. Il ne renvoie pas nécessairement à l'aménagement d'infrastructure lourde : SOUBEYRAN en propose une évolution relativement personnelle dépassant une vision pouvant être caractérisée de moderne et aujourd'hui encore majoritaire dans le milieu de la recherche. En ce sens, il ne s'agit pas du passage classiquement retenue entre logique d'aménagement et logique de développement.

<sup>154</sup> Les actions développées dans ces deux pays peuvent être traitées conjointement puisqu'elles étaient coordonnées par une seule et même personne, Christina Schwann, par ailleurs salariée du club alpin autrichien.

### ***Des exemples d'actions en Allemagne-Autriche suivant une logique de promotion de l'itinéraire et la pratique de l'itinérance pédestre***

Pour la période 2005-2007, on peut citer comme « action-phare » pour l'Allemagne-Autriche, le développement d'événements festifs ou promotionnels en lien avec les acteurs locaux. Plus particulièrement on pense au voyage de presse qui a mené, du 9 au 12 sept 2006, 12 journalistes sur le glacier du Similaun, point culminant de la Via Alpina. Parallèlement à la découverte de l'itinéraire de la Via Alpina, il s'agissait de proposer la découverte d'attractions locales en accompagnant les bergers dans la transhumance des brebis et en découvrant l'histoire d'Ötzi (source : présentation CIP). La seconde action que nous pouvons retenir ici est celle des Topoguides naturalistes. Ces topoguides « en plus du parcours détaillé de la Via Alpina (...) [présentent] les principaux aspects du patrimoine naturel et culturel local, avec un regard critique sur leur évolution, ainsi que d'autres randonnées dans la région » (source [www.via-alpina.org](http://www.via-alpina.org)). Si l'idée sous-entendue par ces actions était bien de faire le lien entre la Via Alpina et des dynamiques locales, la Via Alpina a, dans ce cas, été pensée au sens de l'itinéraire. Autrement dit, on peut considérer que les actions développées en lien avec les acteurs locaux avaient vocation à promouvoir l'itinéraire et la pratique de l'itinérance pédestre.

### ***Des actions en France qui dépassent la logique d'itinéraire et d'itinérance pédestre***

Parallèlement, dans les actions développées spécifiquement en France, la plus importante en terme de volume horaire et financier a été l'action Via Alpina Jeune. "L'aboutissement" de cette action a été la production d'un guide méthodologique destiné « aux personnes et organisations alpines qui souhaitent initier ou développer une offre touristique innovante, écologique et ludique pour les jeunes, basée sur la randonnée » (GTA, OXALIS, 2008). Ici plus que la promotion de l'itinéraire, il s'agissait d'utiliser le prétexte de l'existence de la Via Alpina pour mener des travaux réflexifs et collectifs avec de nombreux acteurs et organisations des Alpes pour « faire évoluer leurs pratiques auprès des jeunes en intégrant davantage l'éducation à l'environnement et la sensibilisation au développement durable » (GTA, OXALIS, *op. cit.*). Concrètement, les actions mises en place entre 2005 et 2007 ont été des ateliers d'expérimentation, des séminaires collaboratifs et des séjours jeunes. Comme explicitée dans le guide méthodologique, dans ce cas, la Via Alpina est considérée à la fois comme « un réseau de sentiers de randonnée et un projet international de développement



durable qui sert de support à ces actions (...). La randonnée est le fil directeur d'actions d'éducation à l'environnement au développement durable pour les jeunes » (GTA, OXALIS, *op. cit.*).

### ***Itinéraire pour favoriser la pratique de l'itinérance pédestre versus itinéraire pour favoriser la réflexion entre structures alpines***

Les exemples que nous venons de citer montrent deux statuts distincts donnés à l'itinéraire et aux dynamiques territoriales sur et autour de celui-ci. Dans le premier cas, l'itinéraire est l'aménagement nécessaire et indispensable pour favoriser la pratique de l'itinérance pédestre. L'accompagnement des dynamiques territoriales ou plutôt locales a alors été interprété comme l'identification de ressources (touristiques) présentes sur le territoire (transhumance, glacier du Similaun, ötzi, le patrimoine naturel et culturel à proximité de l'itinéraire) pour convaincre les pratiquants (ou les "intermédiaires" tels que les journalistes) de l'intérêt de venir pratiquer, parcourir, découvrir l'itinéraire de la Via Alpina. Pour la GTA, nous l'avons dit, si l'existence de l'itinéraire est "indispensable", une fois qu'il existe, il sert aussi d'alibi pour mobiliser des acteurs autour d'une réflexion commune. Dans ce cas, l'itinéraire est affublé d'une double fonction celle de support de la pratique et celle de prétexte à la réflexion.

#### 2.1.3. La Via Alpina itinéraire versus la Via Alpina projet

Les différents éléments explicatifs de l'incertitude contemporaine du projet Via Alpina ayant été explicités, nous en proposons, ici, une synthèse afin d'identifier en quoi ils révèlent d'une singularité alpine de la GTA. Lors de la construction de cette phase et notamment lors du dépôt du deuxième dossier Interreg, les divergences de point de vue n'ont pas été flagrantes ou bloquantes. Mais une fois les actions réalisées, un grand écart quant au statut donné à l'itinéraire apparaît. Ce grand écart est d'autant plus visible depuis la fin du finacement Interreg, c'est-à-dire depuis que se pose la question de la pérennisation du projet Via Alpina. Sur ce terreau de divergence potentielle, deux groupes distincts de partenaires se sont peu à peu dessinés : ceux qui considèrent que le projet a d'ores et déjà rempli ses objectifs et qu'il n'est pas nécessaire de passer à une étape supplémentaire, ceux qui considèrent que la mise en place de l'itinéraire est une première

étape qui doit servir au reste du projet. Ainsi, pour les premiers, il suffit désormais d'un budget relativement réduit pour continuer à coordonner l'entretien du chemin (réalisé par les structures locales), assurer un minimum de promotion (essentiellement via le site Internet). Pour les seconds, au contraire, un budget important serait nécessaire pour poursuivre une réflexion collective et prospective autour de l'itinérance alpine. Une étude sur l'accessibilité de la Via Alpina en transport en commun avait notamment été imaginée et faute de mobilisation des partenaires de la Via Alpina, cette dernière a été réalisée dans le cadre d'un partenariat entre la GTA et la CIPRA (GTA, CIPRA, 2010 et 2011).

Or, il n'est pas anodin de constater que la première option est essentiellement (voire exclusivement) portée par les partenaires suisses, allemands et autrichiens (soit les clubs alpins et les fédérations de randonnée pédestre). Les partenaires français et italiens sont quant à eux défenseurs de la seconde option. Et, la GTA mise à part, l'ensemble des partenaires italiens est constitué des collectivités territoriales i.e. les provinces italiennes alpines ayant une vocation d'aménagement des territoires.

En définissant la singularité française de la GTA, nous avons établi que le conflit historique entre la FFRP et la GTA était dû à une différence d'appréhension de la notion d'itinéraire. Une fois l'ancrage de la GTA dans le *virage aménagiste* démontré, cette différence peut être englobée dans une distinction plus large entre des structures définissant la pratique de l'itinérance pédestre comme un objectif en soi, et celles considérant cette pratique comme un alibi, un moyen de favoriser le développement local des territoires de montagne. C'est cette même ambivalence latente dans les premières phases du projet qui resurgit de manière prégnante depuis la fin du financement européen. En effet, alors que les associations de pratiquants peuvent se satisfaire voire se féliciter une fois l'itinéraire aménagé, connu et fréquenté, pour les autres ce dernier devait "simplement" servir de base à la suite du projet.

Finalement, on peut considérer que l'incertitude qui pèse aujourd'hui sur la Via Alpina est due notamment aux différents positionnements des partenaires dans le millefeuille de l'itinérance récréative. En effet, les associations de pratiquants, en faisant rimer *Via Alpina* et *itinéraire*, ne positionnent pas la Via Alpina à proprement parler sur une des couches du millefeuille mais proposent une offre supplémentaire (marchande ou non) positionnable dans ce millefeuille. En revanche, les collectivités italiennes et la GTA qui associent *Via*

*Alpina et projet*, affichent une volonté de participer à l'animation d'une des couches de l'itinérance récréative, celle du projet (cf. schéma ci-après).

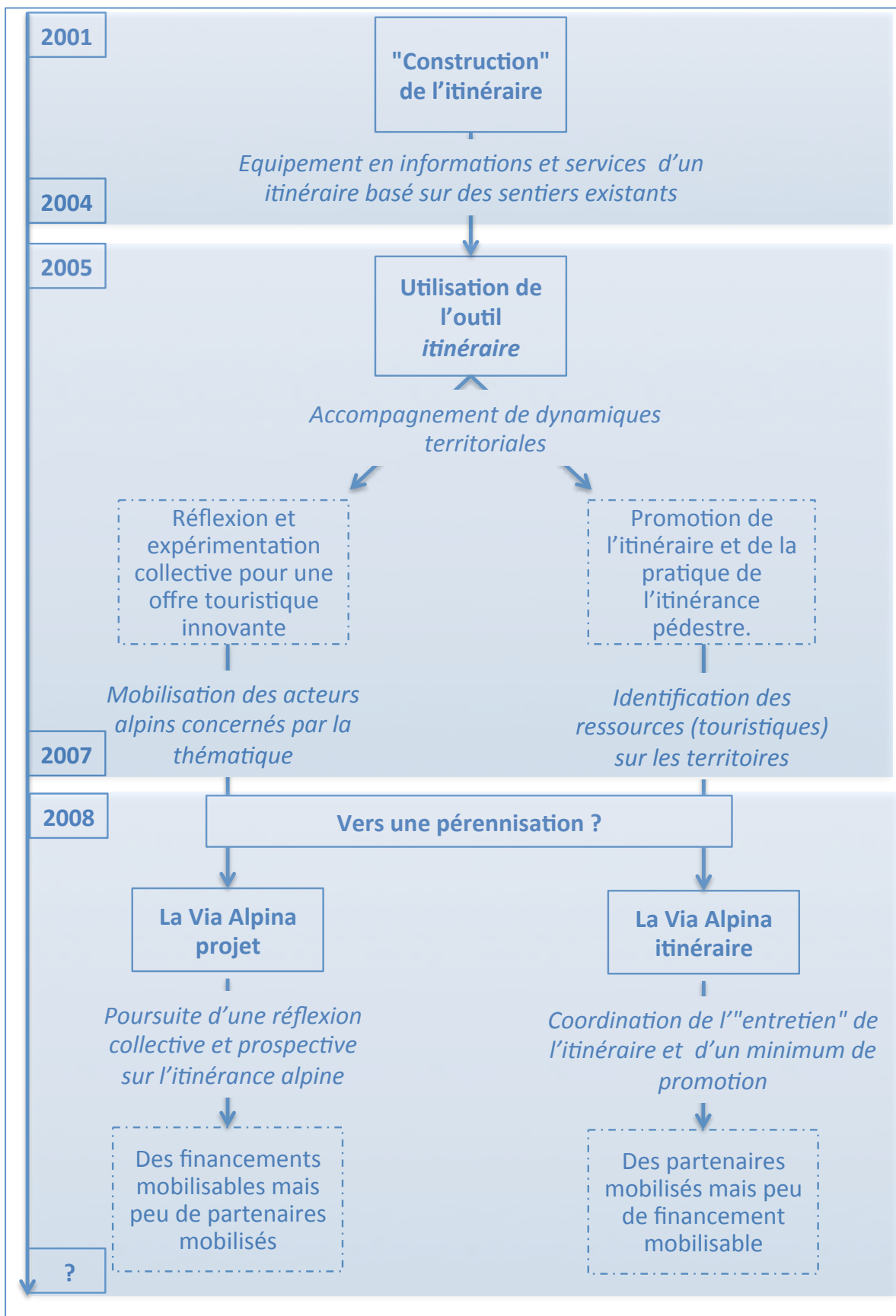


Figure 30 : Avenir incertain de Via Alpina : itinéraire versus. Projet (BERTHELOT, 2012)

Ce positionnement spécifique de la GTA au regard de l'avenir de Via Alpina permet d'identifier une quatrième dimension de sa singularité, celle du dépassement de logique d'ingénierie de l'itinéraire touristique (cf. figure 31). Mais alors pourquoi la GTA (à l'origine de ce projet) n'a-t-elle pas mobilisé des structures "équivalentes" à la sienne : est-ce une erreur de casting ou l'impossibilité de faire autrement du fait de l'inexistence de telles structures ? Des éléments de réponse seront fournis grâce à une enquête menée auprès des points de contacts nationaux de Via Alpina sur la structuration de l'itinérance pédestre dans leur pays respectif.

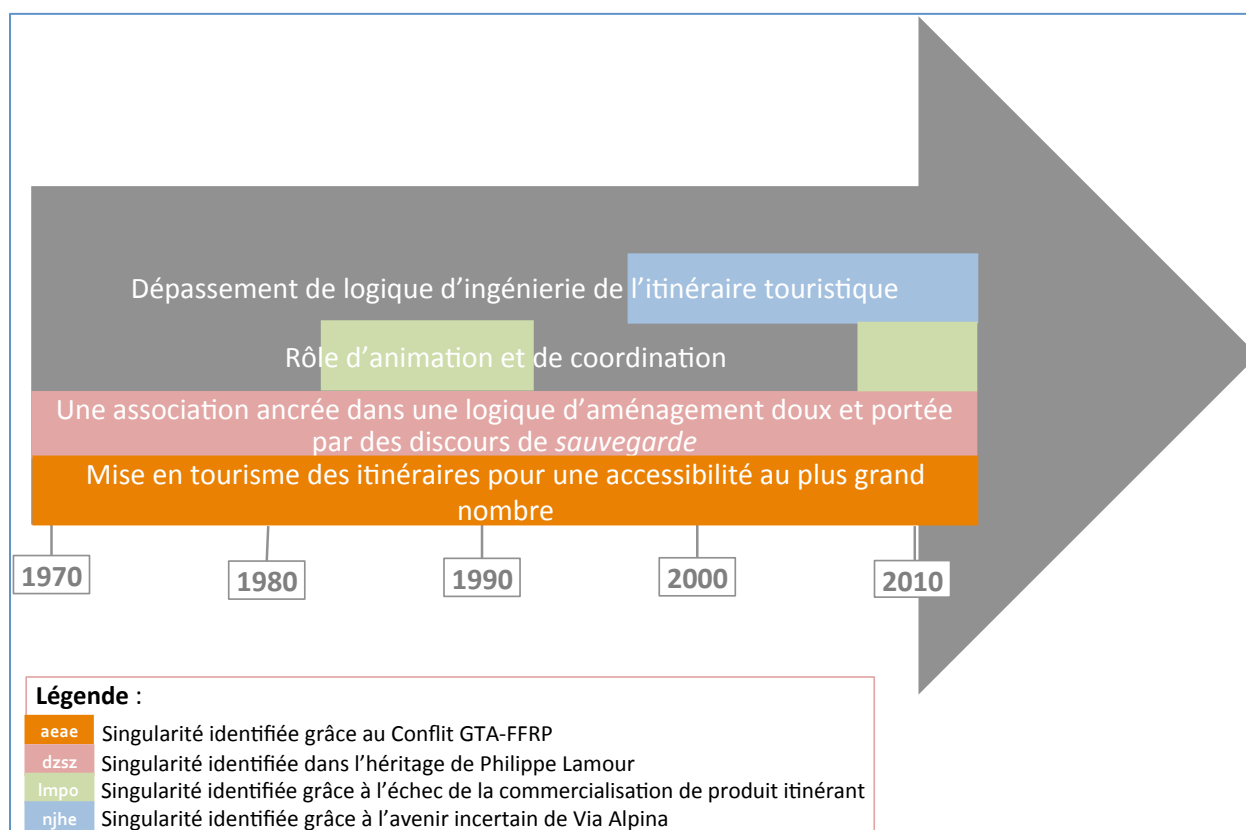


Figure 31 : Avenir incertain de Via Alpina et quatrième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012)

## 2.2. Les structures de l'itinérance pédestre montagnarde

### 2.2.1. Une enquête auprès des points de contact nationaux Via Alpina

Dans le cadre de la première étude nationale sur le tourisme itinérant que nous avons coordonnée pour la GTA et réalisée par VERSANT-SUD/ALTIMAX (GTA/VERSANT SUD, 2009), nous avons contacté les relais de la GTA dans le réseau Via Alpina<sup>155</sup> pour recueillir

<sup>155</sup> Il s'agit plus particulièrement soit des experts du dispositif d'évaluation, soit des secrétaires nationaux.

des informations sur les pratiquants locaux et les modalités de structuration des itinérances pédestres montagnardes. Ainsi, nous avons envoyé une série de questions en français ou en anglais (cf. illustration 29) par courrier électronique à l'ensemble de ces points de contact.

- 1- *Quelles sont les structures, les organismes qui s'occupent de la gestion des sentiers (entretien, signalétique, balisage etc.) ?*
- 2- *Quelles sont les structures, les organismes qui s'occupent de l'entretien, de la labellisation hébergements rando. et refuge ?*
- 3- *Quelles sont les structures, les organismes qui s'occupent de la promotion et de la communication autour de la randonnée itinérante ?*
- 4- *Quelles sont les structures, les organismes qui proposent de l'encadrement non-marchand de la randonnée (type asso. de pratiquant) ?*
- 5- *Quelles sont les structures, les organismes qui proposent des produits, prestations marchandes autour de la randonnée ?*

**Illustration 29 : Structuration de l'itinérance pédestre alpine, les questions posées aux points de contacts nationaux (Source : documentation personnelle)**

Si nous avons été directement impliquée dans ce dispositif d'enquête, le recul acquis grâce au cheminement des chapitres précédents, nous permet de relativiser l'intérêt des questions posées. Ces dernières ne permettent pas de tester directement l'hypothèse que nous faisons aujourd'hui sur la spécificité de la GTA du fait de son rôle d'animation, de coordination de la couche projet de l'itinérance pédestre pour les Alpes françaises. Pour ce faire, une question du type « *existe-t-il des structures qui s'appuient sur ces différentes compétences (gestion des sentiers, entretien et labellisation des hébergements, promotion et communication, encadrement non-marchand, prestations marchandes) pour proposer des projets alliant itinéraire touristique et dimension réflexive ?* » aurait sans doute été d'augure à améliorer le dispositif. De plus, les questions posées permettent de savoir quelles sont les structures gestionnaires d'un itinéraire mais pas les structures qui se positionnent sur des couches de l'itinérance que ce soit celle de projet, de produit, etc. On retrouve certainement l'influence de la vision très ingénierie de la GTA, qui s'explique par notre implication opérationnelle durant ces années de thèse et en particulier avant la phase de rédaction.

### 2.2.2. L'itinérance alpine : une prédominance des associations de pratiquants

Malgré ces bémols, nous verrons que les réponses fournies par les points de contact nationaux sont d'augure à poursuivre la réflexion sur la structuration de l'itinérance alpine. Car au-delà des constats faits sur l'absence de « retour concernant les pratiquants locaux,

excepté pour la Suisse (sans données sur l'itinérance) », le tableau ci-après récapitulant les informations obtenues fournit des éléments de réponses à décortiquer.

	ALLEMAGNE	AUTRICHE	SUISSE	ITALIE
GESTION DES SENTIERS (entretien, signalétique, balisage)	Club Alpin Allemand (DAV) Offices de Tourisme Autres clubs (ex. Naturfreunde)	Club Alpin Autrichien (OeAV) Offices de Tourisme Autres clubs (ex. Naturfreunde) Coordinations locales dans certaines régions:	Suisse Rando (Féd. suisse du tourisme pédestre)	Régions et communes de montagne
ENTRETIEN ET LABELLISATION des hébergements	Privés DAV pour les refuges	Privés OeAV pour les refuges	Privés Club Alpin Suisse (CAS) pour les refuges	Privés Club Alpin Italien (CAI) pour les refuges
PROMOTION ET COMMUNICATION	DAV Offices de Tourisme	OeAV Offices de Tourisme	Suissemobile (mobilités douces) Via Storia (voies historiques)	Promotion peu active des instances locales et régionales
ENCADREMENT NON-MARCHAND	Sections membres du DAV	Sections membres du OeAV	Suisse Rando CAS	Sections membres du CAI Clubs ultralocaux
PRESTATIONS MARCHANDES	Privés Summit Club (TO interne du DAV)	Privés Bergsteigerschule (TO interne de OeAV)	Privés Swisstrails sur les itinéraires Suissemobile	Privés

**Tableau 28 : Structuration de l'itinérance pédestre alpine**  
(BERTHELOT, 2012 d'après GTA/VERSANT SUD, op. cit.)

### ***Une présence marquée des associations de pratiquants***

On constate une présence marquée des associations de pratiquants : Club Alpin Allemand, Club Alpin Autrichien, Club Alpin Suisse, Suisse Rando, Club Alpin Italien. Ces associations interviennent sur l'ensemble des chaînons de l'itinérance pédestre pré-identifiés par les enquêteurs : *gestion des sentiers, entretien et labellisation des hébergements, promotion et communication, encadrement non-marchand, prestations marchandes*. Ce constat renforce donc l'idée précédemment développée que désormais ces associations de pratiquants ne réduisent pas la vision de l'itinérance pédestre au binôme balisage-hébergement. Pour autant, leurs visions dépassent-elles celle l'itinérance pédestre rattachée à l'itinéraire ? Autrement dit pensent-elles l'itinérance pédestre comme une pratique intégrée dans un "tout" que serait l'itinérance récréative ? Si des entretiens spécifiques auraient sans doute été utiles pour fournir une analyse plus détaillée, des éléments de réponse se trouvent dans la mise en commun entre les réponses des points de contact nationaux et les différentes

phases de Via Alpina mises en exergue précédemment. En effet, nous avons vu que les difficultés de pérennisation de Via Alpina pouvaient être attribuées au moins en partie à une divergence de positionnement par rapport à l'itinéraire Via Alpina. Les uns le considérant comme objectif en soi, les autres comme "alibi" à une réflexion collective et réflexive sur l'itinérance alpine. Or, la première vision (itinéraire comme objectif en soi) est essentiellement portée par les associations de pratiquants. Ce qui tend à montrer que, au moins dans le cadre de la Via Alpina, elles considèrent leurs actions comme devant se concentrer sur une pratique particulière, l'itinérance pédestre, plutôt que d'élargir la focale à plusieurs des composantes de l'itinérance récréative. Pour autant, cette enquête auprès des points de contact Via Alpina, ne met-elle pas en exergue l'existence de structures alpines ayant une focale potentiellement plus large de l'itinérance récréative ?

Deux structures suisses, Suissemobile et Via Storia, semblent a priori être dans ce cas. Selon Christophe Clivaz, point de contact suisse, la première propose des itinéraires pour « une itinérance sous (presque) toutes ses formes », la seconde « valorise les voies historiques de la Suisse sous forme de produits touristiques ». Cette première présentation montre d'ores et déjà deux élargissements proposés par ces structures. D'un côté, Suissemobile propose de ne pas restreindre son action à l'itinérance pédestre mais d'y associer l'itinérance en VTT, canoë, vélo et roller (cf. [suissemobile.ch](http://suissemobile.ch)). De l'autre, Via Storia souhaite ne pas "réduire" l'itinérance pédestre à une pratique sportive et se revendique de proposer « une façon totalement nouvelle de découvrir le paysage humanisé de la Suisse » (cf. [www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch)). Pour autant ne reste-t-on pas dans une logique d'action où l'existence et surtout la fréquentation des itinéraires est indispensable ? A travers les supports de communication proposés par ces structures (leurs sites Internet, mais aussi des documents de présentation), nous essayerons d'identifier tour à tour leur(s) positionnement(s) de dans le millefeuille de l'itinérance.

### ***SuisseMobile, de l'itinéraire fixe à l'itinéraire mobile***

L'illustration 30 propose une compilation d'éléments issus d'une présentation faite par SuisseMobile pour présenter sa structure. Elle est à notre sens révélatrice de deux éléments constitutifs de son positionnement. Premièrement, on constate une volonté de faire émerger un socle commun autour de différentes pratiques que sont la randonnée pédestre, le roller, le VTT, le Vélo et le kayak. Le terme retenu pour afficher ce socle



commun n'est pas ici celui d'itinérance (touristique, récréative ou autres), mais celui de mobilité douce. En effet SuisseMobile se définit comme étant « le réseau national destiné à la mobilité douce, en particulier pour les loisirs et le tourisme » (source : [www.suissemobile.ch](http://www.suissemobile.ch)). Au regard des propositions faites précédemment sur le rapport mobilité-société (chapitre 1) et sur l'évolution du statut sociétal des pratiques récréatives (chapitre 3), l'utilisation du terme *mobilité douce* place volontiers cette structure et ses actions dans une dynamique postmoderne voire transmoderne. En effet, à travers celui-ci, on retrouve d'une part les idées de *Retour à un certain éloge de la lenteur et à une mobilité collective et développement d'une mobilité écologique* ; et d'autre part l'idée de réintégration du cheminement et du déplacement comme partie prenante de la pratique touristique et non plus comme une contrainte. Mais de manière concomitante, cette structure ne donne-t-elle pas à voir un rapport aux infrastructures et plus particulièrement à l'itinéraire relativement, voire éminemment moderne ?



Illustration 30 : SuisseMobile, mobilité douce et l'itinérance récréative (Source : [www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch))

Au regard de l'illustration précédente, le constat d'une vision relativement technicienne de l'itinérance récréative portée par la GTA peut être réitéré de manière quasiment identique pour SuisseMobile. En effet, les termes utilisés mettent en évidence l'importance donnée à l'itinéraire. Itinéraire qui n'est pas présenté ici dans la relation dialogique itinéraire-errance, mais ce sont davantage les services (hôte, publicité, signalisation, infopoint), la quantité (nombre d'itinéraires, nombre d'étapes, nombre d'InfoPoints) et la longueur (nombre de Kilomètres) qui sont mis en exergue ici. Dès lors, on perçoit une mise en avant des références modernes de la pratique de l'itinérance pédestre où l'intérêt de la pratique se mesurait en nombre d'étapes et de kilomètre parcourus<sup>156</sup>. Mais pourrait-il en être autrement ?

En s'inspirant des approches décalées proposées par l'initiative Altertour (cf. [www.altertour.net](http://www.altertour.net))<sup>157</sup> ou celle des Bals itinérants à vélo développée par l'association Embaleyre<sup>158</sup> tout en restant dans une logique d'indicateurs chiffrés, on peut imaginer d'autres éléments à mettre en exergue par SuisseMobile : X hôtes avec qui échanger, X cols à découvrir, X rivières auprès desquelles se rafraîchir, X couchers de soleil à admirer, X espèces d'oiseau à écouter, etc.

Cependant, d'autres supports de communication (cf. illustration 28) permettent de relativiser cette valorisation moderne de l'itinérance par SuisseMobile. Premièrement, le slogan « tracer ses propres itinéraires » sous-tend l'idée et la possibilité d'un itinéraire modulable et personnalisable suivant ses envies, ses compétences, etc. Cette mise en exergue d'une souplesse géographique l'ancre davantage dans un positionnement de l'ordre de la postmodernité (cf. chapitre 1). Cette perception d'une certaine postmodernité territoriale se retrouve renforcée par la mise en avant de la dimension « réseau » illustrée ci-dessus par les cartes des itinéraires disponibles par pratique. Alors que pris séparément les itinéraires sont présentés comme bornés, délimités, signalisés (cf. illustration 31), leur multiplicité et leur interconnexion en font potentiellement des objets géographiques et aussi un territoire de pratique plus "mollement" délimité, moins chargé d'identification

---

<sup>156</sup> Même si par ailleurs, SuisseMobile propose une relation potentielle entre mobilité récréative et mobilité utilitaire.

<sup>157</sup> basé sur de l'itinérance à vélo et se revendiquant « en opposition avec l'esprit de compétition (...), les altercyclistes voyagent ensemble, partagent leurs bicyclettes et se relaient dans un esprit de solidarité. » (ALTERTOUR, 2011)

<sup>158</sup> En partenariat avec le Parc naturel régional des Landes de Gascogne pour « semer la zizanie dans le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne ».

collective que de signification individuelle pour reprendre la terminologie proposée par LIMA (2009). Comment dès lors comprendre cette contradiction dans les supports de communication entre la mise en exergue de valeurs culturelles modernes et celle de territoires de pratique relevant davantage de la postmodernité territoriale ?

Même si la réponse à cette question n'est pas d'augure à faire avancer la réflexion sur les structures alpines de l'itinérance pédestre, elle mérite pour le cheminement général de la thèse de s'y arrêter quelques lignes avant de reprendre le cours de notre démonstration. La mise en évidence de cette contradiction entre modernité et postmodernité dans l'observation de la communication d'une même structure (SuisseMobile) nous pousse à défendre l'idée que modernité, postmodernité et transmodernité, loin de pouvoir être pensés comme un bloc monolithique, gagnent à être perçus comme l'agrégation de différents régimes<sup>159</sup>. Et aujourd'hui, si nous affirmons volontiers l'existence d'un régime culturel, d'un régime économique, d'un régime géographique, ce n'est pas pour boucler une liste mais plus sans doute pour la débiter. Cette proposition étant faite, ce qui pouvait apparaître comme une contradiction entre approches moderne et postmoderne, peut être interprété comme un positionnement moderne pour ce qui est du registre culturel et un positionnement postmoderne pour ce qui du régime géographique<sup>160</sup>.

S'ensuit une nouvelle série de questions que nous évoquerons sans pour autant la traiter. Y'a-t-il compatibilité entre tous les régimes (*culturel, économique, géographique, ...*) et toutes les couches (*moderne, postmoderne, transmoderne, ...*) ? Si CORNELOUP a d'ores et déjà mis en exergue l'existence d'une culture transmoderne au sein des pratiques récréatives, des objets ou figures géographiques transmodernes existent-ils à l'heure actuelle ? Ou plus largement, les différents régimes (*culturel, économique, géographique, ...*) d'une même couche (*moderne, postmoderne, transmoderne, ...*) ont-ils nécessairement la même temporalité d'apparition ?

---

<sup>159</sup> Nous utiliserons le terme régime en référence au régime d'historicité (HARTOG, 2003).

<sup>160</sup> On peut aussi supposer que par l'hybridation qu'elle propose entre mobilité récréative et mobilité utilitaire, SuisseMobile est une structure relevant de la transmodernité. Mais que sa communication telle que nous l'avons vu, relève d'un référentiel moderne et postmoderne. Pour aller plus loin dans la démonstration, il faudrait donc se pencher sur les actions concrètement réalisées, ce qui n'est pas l'objet de notre présente démonstration.



Illustration 31 : SuisseMobile de l'itinéraire fixe à l'itinéraire mobile (Source : [www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch))

### ***ViaStoria, une communication basée sur la dimension marche de l'itinérance pédestre***

Après s'être intéressé à la communication de SuisseMobile nous nous intéresserons à celle de ViaStoria pour voir en quoi l'une comme l'autre donne à voir une vision différente de l'itinérance au regard de celle portée par des fédérations de pratiquants. En 2008, nous décrivions (BERTHELOT *et al.*, 2008) les *Itinéraires culturels en Suisse* portés par ViaStoria de la manière suivante : « en vertu de plusieurs initiatives locales et nationales, associatives, cantonales et fédérales, la Suisse a lancé un vaste programme de recensement des voies anciennes et de mise en valeur patrimoniale de certaines d'entre elles, sous l'égide de ViaStoria, le centre pour l'Histoire du trafic. Cette entreprise annexe de l'université de Berne se consacre depuis 20 ans à l'étude, à la restauration et à l'utilisation adéquate des voies de communication historiques de Suisse. Sur mandat de la Confédération, ViaStoria a établi dans les années 1984-2003 l'inventaire des Voies de communication historiques de la Suisse (IVS). (...) Sur la base du programme touristique « Itinéraires culturels en Suisse » et du projet de recherche et de publication « Histoire du trafic en Suisse », un réseau de douze itinéraires culturels nationaux (routes « Via ») et divers itinéraires régionaux (routes « ViaRegio ») met en relation les attractions du paysage naturel et culturel avec les témoins du trafic historique dans toutes les régions de Suisse. (...) Le programme avec les douze routes est en fonction depuis le printemps 2007. » Cette description met en avant le lien original voire singulier entre projet de recherche et projet touristique basé sur l'itinérance. Ce lien n'est

pas anodin puisque dans le chapitre 2, nous avons montré qu'une « acception essentiellement portée par les universitaires (...) valorise la dimension historique, culturelle et éducative de l'itinérance récréative. » Est-ce le cas pour le programme des Itinéraires culturels portés par ViaStoria ?

Répondre de manière détaillée à cette question supposerait une étude longue et approfondie. Mais tout comme nous l'avons fait pour SuisseMobile, en s'appuyant sur les matériaux de communication utilisés par ViaStoria (site internet, Magazine, prospectus), il s'agira davantage ici de proposer des éléments de réponses pouvant éclairer notre questionnement plus global sur la structuration de l'itinérance alpine pédestre. Le premier élément qui peut être noté à la lecture des différents supports de communication des Itinéraires Culturels, est la non prédominance voire la quasi-absence des aspects cartographiques ou topographiques. Alors que le cœur de métier de ViaStoria est l'inventaire *des Voies de communication historiques de la Suisse*, le site internet ne propose aucune carte. Dans l'onglet « itinéraire » de chaque *Via*, on trouve tout au plus le nombre de kilomètres et la durée de chaque étape (aucune précision sur les dénivelées positives ou négatives, sur le type de sentiers, etc.). Dans les différentes brochures, lorsqu'une carte existe, elle est davantage indicative que descriptive (cf. illustration 32). En revanche, on peut trouver les détails techniques des itinéraires dans les guides officiels<sup>161</sup> de SuisseMobile : « Itinéraires culturels en Suisse »<sup>162</sup> et *la Via Jacobi* est quant à elle reprise dans le guide du même nom. Comment dès lors expliciter ce décalage entre un organisme ayant comme compétence principale les voies, les sentiers, les chemins et une communication où ces derniers sont discrets voire absents ?

Les noms donnés aux itinéraires (cf. illustration 32) tendent à montrer que c'est l'épaisseur de la ligne (i.e. l'expérience vécue sur l'itinéraire) que l'on souhaite valoriser. L'itinéraire est ici support et non une fin en soi, on ne souhaite attirer les pratiquants, les touristes ni par les services touristiques mis en place (même si ces derniers existent<sup>163</sup>), ni par les aspects techniques de la randonnée. Comme il est explicité sur leur site internet : « le programme Itinéraires culturels en Suisse permet à tout à chacun de vivre des voyages aux siècles passés (...) : cheminer comme un muletier, arriver comme une pèlerine, manger

---

<sup>161</sup> Termes utilisés par ViaStoria

<sup>162</sup> Ce guide officiel décrit 7 des 12 *Via* : Via Valtellinae, Sbrinz, Spluga, Rhenana, Francigena, Jura, Stockalper

<sup>163</sup> « Une série de produits complets est proposée sur les itinéraires culturels en Suisse offrant tous les ingrédients nécessaires pour passer des vacances agréables : hébergement, informations sur l'itinéraire, transport des bagages ainsi que les entrées dans les musées. » Source : [www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch)

comme une Romaine et passer la nuit comme un archevêque » autrement dit « s'insérer harmonieusement dans le paysage humanisé ». Ce positionnement rentre en résonance avec l'acception de l'itinérance portée principalement par les universitaires où ce sont les dimensions historiques, culturelles et éducatives de la pratique qui sont mises en exergue. Or, ViaStoria à travers son programme des Itinéraires Culturels en Suisse a aussi pensé l'itinérance pédestre dans sa dimension *randonnée* i.e. en considérant les aspects techniques et de développement local (cf. chapitre 2). Pour preuve supplémentaire, il est précisé sur le site que l'un des buts du programme est de « mettre en réseau des initiatives touristiques régionales et locales avec des offres de produits agricoles régionaux, et veiller à une meilleure valeur ajoutée dans les régions concernées ». Mais ViaStoria a choisi pour sa communication et sa promotion de se baser essentiellement sur la dimension "marche" de l'itinérance pédestre i.e. davantage sur les notions *d'expérience, philosophie, sens, ressenti, intensité, lenteur, etc.* (cf. chapitre 2)

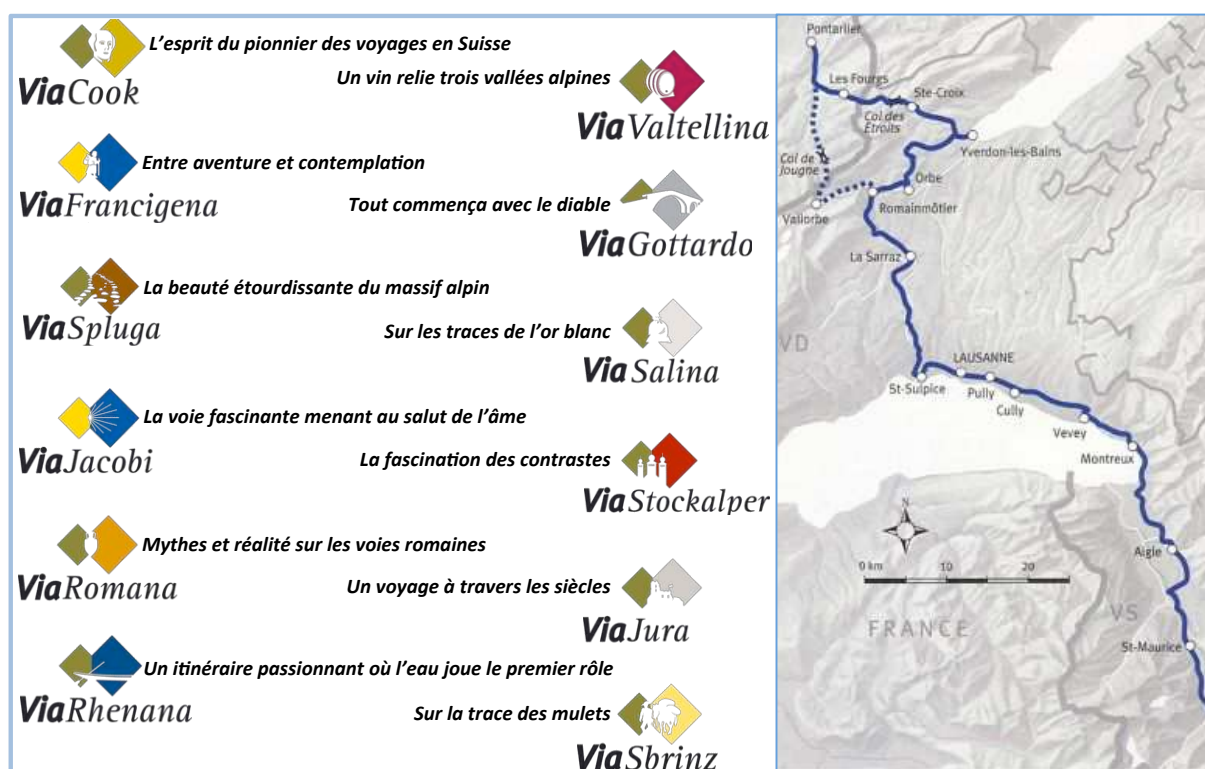


Illustration 32 : ViaStoria, une communication basée sur la dimension "marche" de l'itinérance pédestre  
(Source : [www.kulturwege-schweiz.ch](http://www.kulturwege-schweiz.ch) et documentation personnelle)

L'analyse des outils de communication de SuisseMobile et ViaStoria vient renforcer notre perception initiale d'une vision élargie de l'itinérance proposée par ces structures au regard de celle des fédérations de pratiquants. Cet élargissement ne passe pas seulement



par l'agrandissement de la palette des activités itinérantes. En effet, nous avons vu que SuisseMobile, bien que donnant à voir un rapport relativement technique et moderne à l'itinérance récréative ou plus précisément à l'itinéraire, est une structure porteuse d'évolution post voire trans moderne. D'une part, via la mise en avant d'un certain éloge de la lenteur et du déplacement comme partie intégrante de la pratique touristique. D'autre part, via la proposition d'une certaine *souplesse géographique* du lieu ou territoire de pratique par l'existence et la valorisation d'un véritable réseau modulable d'itinéraires. De son côté, ViaStoria, bien qu'ayant comme compétence initiale *l'inventaire des Voies de communications historiques de la Suisse*, a basé la communication de son programme *Itinéraires Culturels en Suisse* sur l'épaisseur de la ligne (TOLLIS, 2008). Autrement dit, si les aspects techniques et de développement local de la randonnée pédestre ont bien été pris en considération (notamment pour le développement des services) c'est avant tout la dimension de la « marche », comme vectrice d'*expérience, de sens* qui est utilisée pour la promotion et communication autour de ces itinéraires. Ces structures proposent donc une mise en tourisme de l'itinérance récréative non restreinte à une dimension technique. Et, contrairement aux associations de pratiquants, elles proposent de ne pas restreindre l'itinérance récréative à l'itinéraire puisqu'elles le dépassent soit géographiquement en proposant un réseau d'itinéraires, soit culturellement en lui donnant une épaisseur historique ou éducative. Mais pour autant, elles ne proposent pas de dépasser la logique touristique de fréquentation de l'itinéraire et des services associés. N'est-ce pas là en quelque sorte la singularité de la GTA à l'échelle alpine ?

### **2.3. La GTA et la Via Alpina : rôle et spécificité au regard des partenaires alpins**

#### **2.3.1. La GTA, vers le dépassement de la logique d'ingénierie**

La mise en commun des éléments que nous avons exposés dans les paragraphes précédents sur la fragile pérennisation de Via Alpina et sur les structures de l'itinérance pédestre alpine nous servira à comprendre la place et le rôle de la GTA. MORELLE (2011), dans un rapport intitulé « La Via Alpina 10 ans après sa création : Atouts, défis et perspectives », propose un panorama des structures ayant été impliquées dans le projet Via Alpina depuis sa création et précise que Via Alpina a « su dès 2004 s'intégrer dans

l'initiative nationale SuisseMobile<sup>164</sup> et s'assurer la collaboration de l'opérateur touristique SwissTrails, dont les revenus tirés de la vente d'offres touristiques contribuent au financement du Secrétariat international. » En revanche le programme des Itinéraires Culturels en Suisse n'est pas mentionné dans la liste des partenaires. Et, tout comme à l'échelle de l'arc alpin, on retrouve dans le comité international de pilotage de la Via Alpina une forte présence des fédérations de pratiquants. Face à ce constat, contrairement à MORELLE (*op. cit.*) qui met en avant une « forte disparité (...) des structures », nous souhaiterions défendre l'idée d'une dualité entre des partenaires du Nord et partenaires du Sud<sup>165</sup>. D'un côté, les partenaires autrichiens, allemands, suisses et du Liechtenstein, de l'autre les partenaires français et italiens. MORELLE (*op. cit.*) précise que dans les premiers pays « les infrastructures de randonnée sont mieux développées, en qualité et en densité, (...) qu'en France, Italie (avec l'exception du Haut-Adige germanophone) ou Slovénie – en particulier en termes de confort des hébergements. Le tourisme d'été en montagne est une source de revenus plus importante dans les premiers pays. » Mais alors qu'elle en conclut que « les enjeux de développement y (dans les Alpes du Nord) sont moins aigus », nous préférons soutenir l'idée que les enjeux de développement sont distincts entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud. En effet, dans les Alpes du Nord, alors que la pratique et l'offre en matière d'itinérance pédestre sont ancrées dans le paysage touristique (économique), une initiative comme Via Alpina n'est pas perçue comme une occasion de faire évoluer les pratiques professionnelles et individuelles mais davantage comme l'occasion d'augmenter la fréquentation des itinéraires et l'utilisation des services adjoints. En revanche, dans les Alpes du sud où le tourisme (même estival) s'est essentiellement focalisé sur la station, le projet Via Alpina peut davantage être perçu comme un parfait alibi pour des études et expérimentations à l'échelle de l'arc alpin (du moins par les pouvoirs publics). Dans ce cas, l'ambition de départ n'est pas directement la fréquentation des itinéraires mais dans un premier temps l'évolution des pratiques professionnelles et individuelles vers moins de station et plus d'itinérance récréative (ou du moins touristique).

Cette analyse à l'échelle Macro (les Alpes) et celle faite précédemment à une échelle Meso (le projet Via Alpina) tendent aux mêmes constats de dualité dans les objectifs attribués à l'initiative Via Alpina. D'un côté, nous avons des structures (clubs alpins, association de

---

<sup>164</sup> En effet SuisseMobile a émergé juste après la création de la Via Alpina au début des années 2000. ,

<sup>165</sup> Les Alpes du Nord et les Alpes Sud étant entendues ici au sens européen du terme et non à l'échelle des Alpes françaises.



pratiquants) qui évoluent dans un paysage de l'itinérance pédestre touristique déjà bien ancré. De ce fait, la Via Alpina est perçue comme un itinéraire supplémentaire dans l'offre existante. Elle n'a donc d'utilité pour ces structures que si elle permet d'augmenter la fréquentation des itinéraires et l'utilisation des services adjoints. De l'autre, nous avons des structures (collectivités ou associations institutionnalisées) qui évoluent dans un paysage de l'itinérance pédestre à redynamiser voire à impulser. Elles perçoivent donc la Via Alpina comme un alibi pour réfléchir aux solutions et actions de cette redynamisation. L'objectif dans un premier temps n'est pas l'itinéraire en soi mais un projet autour de celui-ci pour une réflexion collective et prospective autour de l'itinérance pédestre alpine afin de faire évoluer les pratiques professionnelles et individuelles tournées davantage vers la station. Ainsi, dans les Alpes du Nord, ce sont les structures déjà actrices de la filière (cf. tableau 3) qui ont été mobilisées et qui se sont investies dans une logique (directement) opérationnelle. En revanche, dans les Alpes du Sud, ce sont les structures institutionnelles voyant un intérêt (pour les territoires) de développer cette filière (encore peu ou pas présente), qui se sont investies dans une logique politique et stratégique. Le constat de « décalages de temps et d'échelle » fait par MORELLE (*op. cit.*) peut aussi s'expliquer par cette différence de "casting initial". Les premiers pouvant et voulant dès le départ construire l'offre touristique, les seconds devant d'abord réfléchir sur l'offre touristique qu'il était possible et souhaitable de développer. Commencer la première phase de Via Alpina par la *construction de l'itinéraire* a permis sans doute d'envoyer des signaux mobilisateurs, mais trompeurs, aux structures des Alpes du Nord. Mais plutôt que de refaire l'histoire, on peut s'interroger sur la pertinence d'imaginer, pour favoriser la suite de l'aventure Via Alpina, un partenariat à deux niveaux. Un premier niveau de partenariat pourrait concerner non plus la *construction* mais *l'entretien et la commercialisation (?) de l'itinéraire* et un second niveau, le lancement de *nouveaux projets autour de l'itinéraire*. Ce double niveau de partenariat aurait comme avantage de permettre à certaines structures de s'inscrire dans un seul des niveaux sans pour autant se sentir dépossédées de l'initiative qu'elles ont lancée. En effet, on peut imaginer que les fédérations de pratiquants des Alpes du nord souhaitent uniquement s'investir dans le premier niveau.

A l'image de l'étude « Mobilités douces et randonnée autour de la Via Alpina »<sup>166</sup> menée par la GTA en partenariat avec la CIPRA, le deuxième niveau permettrait d'impliquer de nouveaux partenaires non pas sur la dimension *itinéraire* mais la dimension *projet* offerte par l'initiative Via Alpina. Au-delà de l'enjeu de pérennisation pour Via Alpina, on voit là se dessiner une des spécificités et sans doute une véritable singularité de la GTA (et sans doute un atout) : celui de porter au sein d'une même structure une logique d'action autour de l'itinéraire et une logique de projet autour d'études réflexives. Ainsi, on peut se demander si le lancement de l'initiative Via Alpina n'est pas un des (premiers) marqueurs d'une volonté de sortir d'une logique d'ingénierie de l'itinérance ou plutôt de l'ingénierie de l'itinéraire touristique (et notamment du couple itinéraire-hébergement).

### 2.3.2. Un dépassement confirmé par des actions hors-itinéraire : Thèse Cifre, comité « jeune et montagne » et étude mobilité douce

Le fait pour la GTA de sortir d'une logique d'ingénierie de l'itinéraire touristique semble pouvoir se constater au-delà de l'initiative Via Alpina. A ce titre, CHAPPAZ *et al.* (2008) s'interrogent sur la nécessaire entrée de la GTA dans l'itinérance du XXIème siècle. Loin de vouloir broser un panorama exhaustif des marqueurs de cette évolution, nous reviendrons sur certaines des actions mises en place ces dernières années et pour lesquelles nous avons été tour à tour acteur et observateur.

L'une des premières actions qui nous vient à l'esprit est bien évidemment le travail de recherche que nous avons conduit. En effet, ce travail de recherche qui fait suite à l'organisation des premières rencontres du Pradel sur l'itinérance et par la publication de l'ouvrage *Itinérance du Tour aux détours*, peut être lu comme un signal fort d'une volonté réflexive de la part de la GTA ; même si pour être juste, il faut aussi mentionner son rôle de lobbying auprès des différents acteurs et institutions du tourisme alpin. Or, le dossier de bourse CIFRE (cf. introduction) fait ressortir que les attentes de la structure pour ce travail ne se situe pas uniquement en terme d'ingénierie, mais qu'il y a bien une volonté voire une ambition réflexive (bien évidemment aussi à visée opérationnelle) ; ambition réflexive au-delà même de la seule pratique itinérante puisqu'il est noté une volonté de mieux comprendre la structuration de l'offre touristique territoriale. Mais il serait erroné de

---

<sup>166</sup> Cette étude a aussi été reprise à titre illustratif par MORELLE dans son rapport pour éclairer les perspectives possibles de Via Alpina.

laisser entendre que notre travail au sein de la GTA est le seul à visée réflexive et hors-itinéraire. A minima deux autres actions récentes peuvent être mentionnées comment relevant de la même logique : le comité « jeune et montagne » et l'étude mobilité douce en partenariat avec la CIPRA précédemment évoqué.

La première initiée en mars 2008 s'est traduite concrètement par :

- « → 7 ateliers de réflexion regroupant, au sein d'un comité permanent, plus d'une quarantaine d'acteurs du tourisme et des pratiques de montagne<sup>167</sup>
- 1 colloque dédié "Coup de jeune sur les sommets" à Chambéry (Savoie) réunissant 400 participants
- plusieurs actions-tests de terrain menées par la GTA et l'UCPA durant les saisons estivales 2008 et 2009
- 4 enquêtes spécifiques diligentées pour les besoins de cette réflexion et réalisées par la GTA, notamment sur "l'offre de produits jeunes" et "les passeurs". » (GTA ; 2010)

Au final, ces années de réflexion et d'expérimentation se sont traduites par la production d'un « livre blanc pour favoriser le « retour des jeunes à la montagne ». Ce document intitulé *"Coup de jeune" sur la montagne* « s'est fixé pour (premier) objectif de rendre compte le plus fidèlement possible des réflexions essentielles auxquelles sont parvenus collectivement les participants à ces travaux » (GTA, *op. cit.*) et pour second d'inviter à l'action via la proposition de 40 pistes d'action et 13 engagements pour l'année 2011. En plus de la dimension réflexive de la démarche, cette dernière propose un élargissement de la focale d'action de la GTA. Il ne s'agit pas ici d'être animateur d'un comité « jeune et itinérance » mais d'un comité « jeune et montagne » qui doit « *rappeler ou identifier, selon qu'elles aient été ou non déjà repérées, les raisons principales du désamour latent entre les jeunes – particulièrement les 16/25 ans, en situation d'autonomie - et la montagne, tout spécialement la montagne "hors neige"* » (GTA, *op. cit.*). Loin d'une logique d'action ancrée sur ses itinéraires, à travers la mise en place de ce comité, la GTA souhaite réfléchir et participer à l'évolution du tourisme de montagne dans son ensemble.

De son côté, l'étude mobilité douce a comme terrain d'expérimentation la partie française de l'itinéraire Via Alpina, mais elle le mobilise comme prétexte et occasion pour « faire le point sur l'adéquation – réelle, supposée, espérée – entre la pratique de la randonnée

---

167

itinérante et l'offre de transports en commun associée. » (GTA info n°46). Cette étude en deux temps et sur deux années (2009, une approche documentaire, puis en 2010 sur une vérification in situ) fournit au final un constat plutôt critique de la situation et établit plusieurs préconisations pour y remédier. La GTA et la CIPRA (partenaires des deux années d'étude) ne sont pas les premières structures alpines à soulever la problématique du lien entre pratiques récréatives et transports. On pense notamment à l'opération « Changer d'approche » initiée et mise en œuvre par Mountain Wilderness depuis 5 ans pour inciter « familles, amis, amateurs passionnés, randonneurs à redécouvrir les espaces montagnards français sans utiliser la voiture » ([changerdapproche.org](http://changerdapproche.org)). En identifiant l'information et la gouvernance comme étant au cœur de 5 enjeux majeurs (*Identification et gestion de l'offre dans une logique inter-territoriale, Organisation et accessibilité de l'information, Tarification, Intermodalité, gestion des correspondances, Adaptation du matériel, ponctualité*), le rapport final 2010 (GTA, CIPRA, 2011) montre que cette étude ne vise pas le changement de comportement des pratiquants mais bien celle des prestataires et institutionnels de la montagne. De plus, les résultats de cette étude sont pensés comme les premières pierres d'un projet qui pourrait être mené à l'échelle internationale. Il est d'ailleurs précisé dans la conclusion de cette étude que « des rapprochements ont déjà été opérés avec le groupe de travail « transport » de la Convention alpine, ainsi qu'avec différents experts alpins, notamment italiens (région Piémont). » (GTA/CIPRA, *op. cit.*).

Ces trois exemples (*Thèse CIFRE, comité « jeune et montagne » et étude mobilité douce*) viennent confirmer le constat initié à la relecture du rôle de la GTA dans l'initiative Via Alpina. Dans la mise en place de ces trois actions, tout comme dans la défense du *projet Via Alpina (et non uniquement de l'itinéraire)*, la GTA n'est pas dans une logique d'ingénierie permettant d'assurer la fréquentation de ses itinéraires et des services associés. Les itinéraires coordonnés par la GTA sont, dans les cas exposés précédemment, soit absents de la question initiale (comité « jeune et montagne », thèse CIFRE) soit prétexte au traitement d'une problématique plus large (*étude mobilité douce*). Bien évidemment, ces études ont comme point commun la volonté de saisir les évolutions qu'il est nécessaire d'apporter à l'offre (marchande ou non) des pratiques récréatives de montagne pour favoriser ou redynamiser une pratique de préférence hors-neige et en itinérance. Pour atteindre cet objectif, contrairement à son statut initial de *gestionnaire d'itinéraire* ou de *constructeur d'hétérotopie*, elle se positionne ici en tant qu'animatrice d'une partie du

millefeuille de l'itinérance récréative (cf. figure 32) ; position qui la rend singulière tant à l'échelle française que de l'arc alpin.

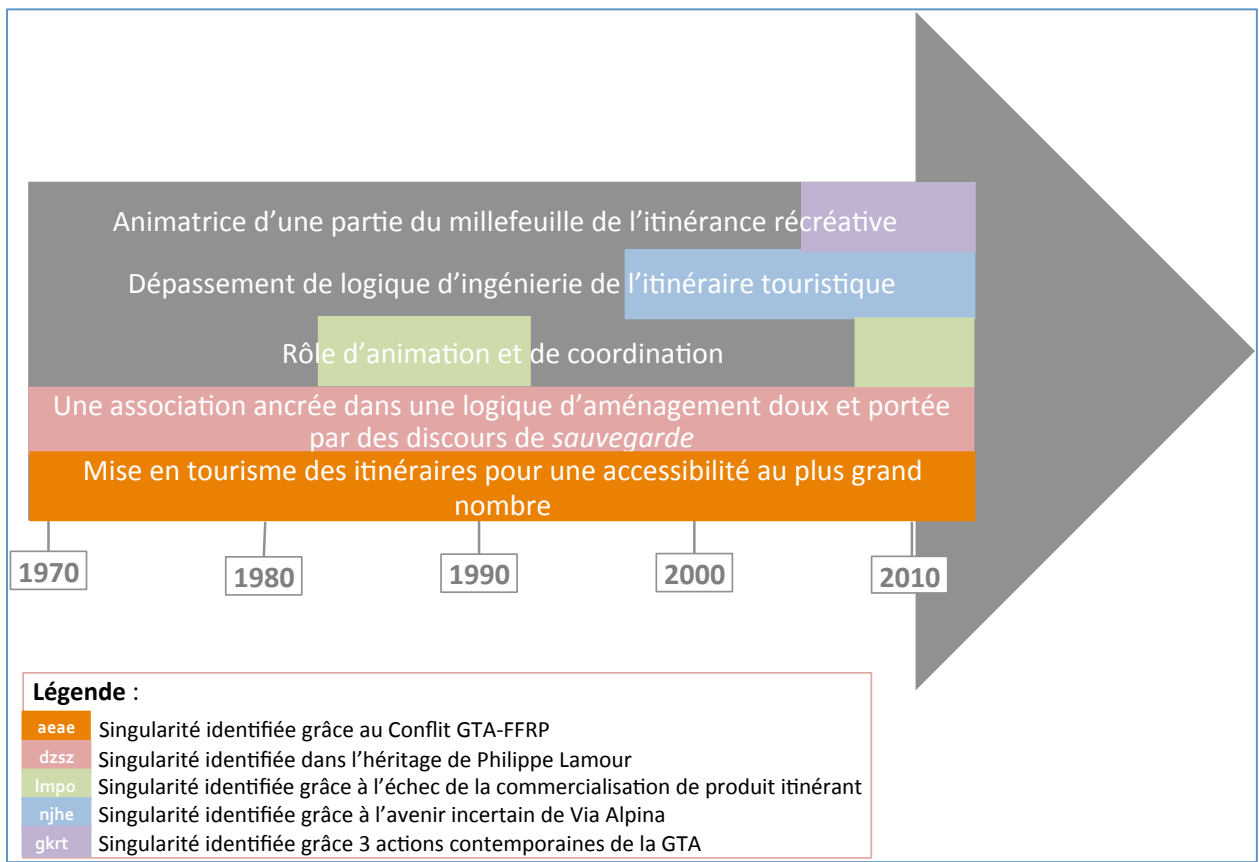


Figure 32 : Actions contemporaines et cinquième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012)

## Conclusion chapitre 5

L'analyse de la singularité française de la GTA par l'intermédiaire d'entretiens semi-directifs et l'étude des documents historiques nous ont permis de montrer que cette structure est depuis sa création une association institutionnalisée. Dès 1971, un rôle d'aménagement du territoire certes alternatif au regard du développement des stations de ski mais en aucun cas subversif lui a été attribué notamment par le service environnement de la DATAR. Le projet initial de la GTA n'a donc pas été porté par un collectif d'individus constitué de manière autonome pour défendre un imaginaire ou une pratique culturelle, mais par un collectif de techniciens et de politiques. Ces derniers ont équipé un itinéraire pour faire évoluer les pratiques et trouver une solution pour le tourisme estival, et *in fine* pour le développement des vallées alpines. Cette singularité nous autorise à placer l'association au sein du virage aménagiste proposé par SOUBEYRAN et BARNIER (*op. cit.*). Et lire l'histoire de la GTA à travers ce concept nous a permis d'identifier 2 paradoxes constitutifs de sa création et ses missions.

Premièrement, s'ajoute au paradoxe d'autonomie du virage aménagiste, un paradoxe territorial. En effet, contrairement à ce que nous aurions défendu intuitivement (et notamment en début de thèse), ce n'est pas parce que le projet de la GTA s'appuie sur un type de tourisme dit "diffus" qu'il ne donne pas de l'importance à un aménagement physique et symbolique (certes doux) des territoires qu'il traverse. Et l'itinéraire et son équipement ont une place centrale dans le projet de la GTA, bien que celui-ci soit décrit comme une alternative au tourisme d'infrastructure (et en particulier de la station). Et, par rebond, il confirme l'intérêt de la notion de *virage aménagiste*. Deuxièmement, un paradoxe peut être constaté en termes de référents culturels. Alors qu'elle défend des valeurs et des pratiques qui se revendiquent de l'ordre de l'imprévu, de la liberté, bref du mythe du voyage (chapitre 3), elle organise, aménage, développe l'itinérance alpine en référence au tourisme social et à des valeurs *démocratiques et d'accessibilité pour tous*.

Lors de sa création, la GTA s'est donc davantage reposée sur le doublon Itinéraire-Hébergement que sur la relation dialogique itinéraire-errance (cf. chapitre 2). Ce qui sans doute l'a orienté vers une vision relativement technicienne axée sur l'itinéraire touristique et lui a fait oublier son rôle (historiquement inscrit) de coordination, d'animation de

l'ensemble du millefeuille de l'itinérance récréative. Pourtant l'analyse du problème de pérennisation de la Via Alpina fait émerger une singularité alpine et sans doute un des véritables atouts de la GTA : celui de porter au sein d'une même structure une logique d'action autour de l'itinéraire et une logique de projet autour d'études réflexives. Cette spécificité a été confirmée à l'échelle de l'arc alpin et renforcée par l'analyse de trois autres actions plus contemporaines menées par la GTA (*Thèse CIFRE, comité « jeune et montagne » et étude mobilité douce*). Dans la mise en place de ces actions, tout comme dans la défense du projet Via Alpina (et non uniquement de l'itinéraire), la GTA n'est pas dans une logique d'ingénierie permettant d'assurer la fréquentation de ses itinéraires et des services associés. Elle s'inscrit dans une logique réflexive pour saisir les évolutions qu'il est nécessaire d'apporter à l'offre (marchande ou non) en matière de pratiques récréatives de montagne (pour favoriser ou redynamiser une pratique de préférence hors-neige et en itinérance). Les itinéraires et leurs aménagements sont, dans ce cas, soit absents de la question initiale (comité « jeune et montagne », thèse CIFRE) soit prétexte au traitement d'une problématique plus large (étude mobilité douce, Via Alpina Jeune).

Ces exemples révèlent que la GTA a potentiellement un rôle à jouer non plus uniquement en tant que gestionnaire d'itinéraire ou de constructeur d'hétérotopie mais aussi en tant qu'animatrice d'une partie du millefeuille de l'itinérance récréative. Comment dès lors singularités françaises et alpines, sont-elles traduites dans la gestion (actuelle) des itinéraires de la GTA (autres que Via Alpina) ? Ces itinéraires ont-ils tous le même statut dans le champ des pratiques récréatives ?

## CHAPITRE 6. Gestionnaire d'itinéraires ou animatrice de filière : la GTA, une structure de l'Entre-deux

### 1. De l'itinéraire aux réseaux, des pratiquants aux professionnels : tour d'horizon des actions GTA

L'observation participante effectuée pendant nos années de thèse ainsi que durant nos années de DRT (soit plus de six ans en tout) nous servira à poursuivre la réflexion sur le positionnement de la GTA dans le champ de l'itinérance récréative. Le chapitre précédent a permis d'identifier sa spécificité d'un point de vue historique (contexte d'émergence de l'itinéraire GTA-GR5) et à l'échelle de l'arc alpin, point de vue que l'on peut considérer comme "géographique" (question de la pérennisation de Via Alpina). Mais qu'en est-il dans sa gestion quotidienne des autres itinéraires : Les Chemins du soleil (CDS), les Routes des Grandes Alpes (RGA), la Route de la lavande (RLL), le Sentier des Parcs (SdP) ? Y retrouve-t-on les paradoxes précédemment identifiés (paradoxe territorial et paradoxe "culturel") ? Pour y répondre, tous les itinéraires de la GTA seront analysés de manière concomitante. Leur forme géographique (ligne droite ou réseau), leur processus de territorialisation (*itinérances alibi, ressource ou héritées*), leur modalité de gestion et animation (*développement local ou produit*) seront considérés comme autant d'indicateurs. Au-delà des itinéraires, quelle(s) vision(s) de l'itinérance récréative donnent à voir les autres actions portées par la GTA ? Comment gère-t-elle cette position, historiquement inscrite, d'entre-deux entre la gestion d'un itinéraire et l'animation d'une filière ?

#### 1.1. La GTA et ses itinéraires : forme géographique, territorialisation et animation

##### 1.1.1. De l'itinéraire unique au réseau d'itinéraires

Les formes (représentations ?) géographiques des itinéraires de la GTA représentées sur son site, sont reprises dans l'illustration 33. Elles ont été placées de manière chronologique en fonction de la création ou de la reprise des itinéraires par la GTA. Nous avons vu que la GTA-GR5 a été le premier itinéraire géré par la GTA en 1971, s'ensuit la Route des Grandes Alpes dans les années 1990, puis les Chemins du soleil fin 1990/début 2000. La représentation graphique de la Via Alpina n'a pas été reprise ici mais on peut la retrouver



dans le chapitre quatre. Les Routes de lavande sont les dernières à être représentées mais un autre projet "d'itinéraire" est en cours, celui du Sentiers des Parcs. Nous avons aussi choisi de ne pas parler des sentinelles d'altitude, dernier projet en date repris par la GTA. Ce dernier regroupe trente fortifications à la frontière franco-italienne, mais c'est par l'intermédiaire de la Via Alpina ou de la Route des Grandes Alpes que la GTA propose de partir « à la découverte de ces fortifications » (source : [www.grande-traversee-alpes.com](http://www.grande-traversee-alpes.com)). Il ne s'agit pas donc d'un ou de nouveaux itinéraires dont la forme géographique pourrait être décryptée. Mais en quoi ces illustrations nous aident à comprendre le positionnement de la GTA dans le champ des pratiques récréatives ?



**Illustration 33 : De la ligne au réseau, l'évolution de la forme géographique des itinéraires GTA**  
(Source : [www.grande-traversee-alpes.com](http://www.grande-traversee-alpes.com))

Au fil des années, les itinéraires de la GTA sont passés du fil rouge unique tel que le propose la GTA-GR5 et la RGA aux multi-itinéraires illustrés par les CDS et la Via Alpina pour aboutir aujourd'hui à des formes de l'ordre du réseau à l'image des Routes de la lavande ou des sentiers de parcs non représentés ici. A cette évolution de la forme géographique, on peut ajouter le passage au pluriel du nom des itinéraires à compter des Chemins du soleil. Puisque si la Grande traversée des Alpes et la Route des Grandes Alpes se conjuguent au singulier, s'ensuivent les 5 itinéraires de la Via Alpina et LES Routes de la lavande.

Face à ce constat, le parallèle peut être fait avec l'analyse précédemment proposée pour SwissMobile. Nous avons noté un paradoxe entre des valeurs culturelles modernes présentes dans le discours de SwissMobile et des territoires de pratique relevant davantage de la postmodernité territoriale (réseau d'itinéraires).

Ce constat peut être réitéré pour la GTA et on peut dans un premier temps noter que la GTA a en quelque sorte suivi (voire peut-être parfois anticipé) les évolutions de son temps. C'est

d'ailleurs certainement ce que souhaitent défendre CHAPPAZ *et al.* (2008) lorsqu'ils décrivent les cinq temps de l'itinérance de la GTA :

- « *L'époque des pionniers : les années soixante, l'émergence du concept d'aménagement du territoire et l'organisation du réseau des itinéraires structurants.* »
- « *Les années 1980 : la rencontre entre la décentralisation et la randonnée organisée à l'échelle des territoires* »
- « *Les années 1990 : l'ère marketing où le pratiquant devient touriste* »
- « *Les années 2000 : une synthèse en devenir, vers la durabilité et l'écocitoyenneté ?* »
- « *Vers l'itinérance du 21<sup>e</sup> siècle [où] (...) à la place des itinéraires « traditionnels », linéaires, continus, le plus souvent dédiés à une seule pratique — sorte de tuyaux traversant des territoires pour les relier mais peut-être sans en permettre suffisamment la découverte improvisée ou en profondeur —, il s'agirait de construire un maillage d'itinéraires coordonnés mais non forcément continus, non forcément linéaires et non forcément dédiés à une seule pratique, en jouant avant tout sur la pertinence des modalités de pratique et en y injectant le maximum d'éléments de convenance, de pédagogie et d'autonomie encadrée — avec, en sus, le souci permanent de réorienter les flux et de limiter les impacts à partir des nouvelles démarches de mobilité douce et/ou d'intermodalité et de préparer le renouvellement des clientèles en ciblant les jeunes publics (notamment les urbains en perte de contact avec la ruralité).* »

Nous souhaitons aussi faire le lien entre cette évolution géographique des itinéraires et le paradoxe de mise en tourisme de l'itinérance. En effet, la mise en tourisme de l'itinérance implique le développement de services pour "faciliter" l'accès à l'itinéraire pour le plus grand nombre. A titre d'exemple nous avons vu que la reprise du GR5 par la GTA avait consisté à équiper l'itinéraire en hébergement, en signalétique, en topoguide. Mais rappelons que l'itinérance récréative prise dans sa globalité ne peut être réduite au binôme « hébergement-itinéraire », le dialogisme itinéraire-errance étant constitutif de celle-ci. Autrement dit le mythe du voyage peut être considéré comme inhérent à la pratique de l'itinérance récréative. On retrouve donc là le paradoxe évoqué dans la chapitre précédent entre *mythe du voyage* et *tourisme pour tous*. Ainsi, on peut considérer que l'évolution de la forme géographique des itinéraires a été un moyen de gérer ce paradoxe. Puisque le passage de la ligne droite, « sorte de tuyaux traversant des territoires », aux réseaux, « maillage d'itinéraires coordonnés mais non forcément continus, non forcément linéaires et non forcément dédiés à une seule pratique » permet de réintroduire dans un aménagement équipé voire standardisé une part d'autonomie et de liberté au moins dans le choix du parcours.

La solution certainement la plus efficace pour garantir cette liberté d'accès au *mythe du voyage* dans l'itinérance récréative serait celle de « désaménager les territoires » proposée par CHRISTIN dans une émission de France culture<sup>168</sup>. Cependant si la GTA prônait cette solution, elle prônerait aussi quelque part sa disparition. Puisque, souvenons-nous, le rôle d'aménagement du territoire fait partie de son statut initial. Ainsi le paradoxe de la mise en tourisme de l'itinérance récréative peut être relié au paradoxe du virage aménagiste. En effet, si la GTA ne s'est pas vu attribué ce rôle d'aménagement du territoire et d'accessibilité de l'itinérance pour tous, il lui aurait sans doute été plus facile de gérer la dimension *mythe du voyage* autrement la partie errance de l'itinérance<sup>169</sup>. Son rôle aurait alors pu se "restreindre" à l'animation d'une culture alpine de l'itinérance via notamment la communauté des itinérants. N'est-ce pas quelque part ce que fait la PCTA qui gère le chemin des crêtes du Pacifique (TOLLIS, 2006) ?

Cependant nous reviendrons sur cet aspect d'animation de la communauté des itinérants plus tard. Concernant l'évolution de la forme géographique des itinéraires, on peut donc considérer que la mise en place d'une forme géographique post-moderne a été en quelque sorte un moyen de contrebalancer une mise en tourisme « classique » ou d'ingénierie des itinéraires. Même si l'importance de la forme géographique des itinéraires pour garantir une certaine post-modernité et donc une certaine part d'autonomie ou de liberté doit être nuancée. En effet, dans le chapitre 2, nous avons constaté que la présence d'un itinéraire aménagé n'induit pas nécessaire une pratique "linéaire" et réciproquement une pratique de l'ordre de l'itinéraire et non de l'errance peut avoir lieu sans itinéraire aménagé et mis en tourisme.

#### 1.1.2. Les différents itinéraires GTA : itinérance Alibi, Ressource ou Héritée ?

Le second indicateur mobilisé pour comprendre la gestion contemporaine de ses itinéraires par la GTA est celui de la territorialisation de ces derniers. Or, dans le chapitre deux, nous avons montré que trois processus de territorialisation pouvaient être identifiés pour comprendre l'appropriation d'une pratique itinérante par des acteurs : *l'itinérance alibi*, *l'itinérance ressource*, *l'itinérance héritée*. Cette grille de lecture nous servira à

---

<sup>168</sup>« A l'ère du tourisme de masse, le voyage est-il encore possible ? », Contre-expertise, 11 août 2011, France culture.

<sup>169</sup> qui corrobore avec l'idée d'autonomie défendue dans le virage aménagiste

décrypter quels ont été les processus de territorialisation des itinéraires de la GTA. Mais avant cela, rappelons en quelques lignes ce que nous entendons par *itinérance alibi*, *itinérance ressource* et *itinérance héritée*.

L'itinérance alibi est un projet répondant à une volonté politique d'impulser une dynamique collective autour d'une dimension culturelle. Il est porté par des acteurs institutionnels ou professionnels pouvant être extérieurs au territoire. Ces acteurs souhaitent saisir cette opportunité pour donner une lisibilité à un territoire ou à une destination. L'itinérance ressource est une mise en réseau - spontanée ou non - de professionnels d'un territoire autour d'une ressource (vin, lavande, soleil, art, le baroque, les fortifications, etc.). Cette dernière sert de fil rouge pour la mise en place d'un itinéraire ou tout autre projet autour de l'itinérance. L'objectif in fine est de créer un produit pour donner une valeur supplémentaire à la destination. Enfin, contrairement aux deux autres, l'itinérance héritée désigne la valorisation et la réappropriation d'un phénomène spontané issu des pratiquants. Cette valorisation ou réappropriation passe par une mise en tourisme du phénomène récréatif pré-existant. En 2008, nous avons considéré que la GTA-GR5 et la Via Alpina étaient des exemples d'itinérance Alibi, les Chemins du Soleil et les Routes de lavande illustratifs d'itinérances ressources et enfin que la Route des Grandes Alpes pouvait être considérée comme une itinérance héritée (BERTHELOT *et al.*, 2008). Ferions-nous de même aujourd'hui ?

Pour en discuter, il nous semble nécessaire de revenir au "fondement" de cette grille de lecture qui, comme nous l'avons indiqué dans le chapitre 2, avait été établie notamment « à partir de la typologie des méthodes de diagnostic de PERRET (2003). » Nous avons vu que cette typologie propose d'identifier trois méthodes de diagnostic (diagnostic de l'ingénieur, du pasteur et celui de l'animateur) correspondant à des temporalités distinctes, mais pas seulement (cf. encart ci-après)...

### Extraits des méthodes de diagnostic de PERRET (2003)

#### Le diagnostic évaluatif de l'ingénieur

*L'objectif est de créer un équipement, qui va susciter une fréquentation touristique, et ainsi générer des flux économiques. L'initiative d'un tel projet est prise par des investisseurs qui cherchent des sites et sollicitent les collectivités locales concernées. Le projet peut consister à l'aménagement d'un équipement particulier, ou faire l'objet d'un projet global, spécificité bien française des stations intégrées, mais il reste circonscrit à l'espace support : l'espace est utile, fonctionnel, spécialisé.*

*Cette forme de développement touristique est caractéristique en France des années soixante et soixante-dix ; c'est la grande époque de croissance des loisirs, et de grandes stations sont créées en montagne pour le ski, sur le littoral pour le tourisme balnéaire, et dans une moindre mesure en milieu rural pour divers loisirs (sports équestres, etc.).*

#### Le diagnostic stratégique du pasteur

*Au lieu de parachuter un équipement structurant, le développement est proposé au moyen de la valorisation des ressources locales. L'objectif est d'initier, de provoquer un développement dans un territoire où justement l'absence de développement est constatée. Une action volontariste s'impose parce que ces territoires ont des difficultés, des problèmes, des handicaps, une mauvaise localisation. Ils ne parviennent pas à se développer. (...)*

*L'initiative du projet est prise par des structures publiques chargées du développement (Ministère de l'Agriculture en zone rurale, DATAR, soutenus par l'Union Européenne) ; (...).*

*Cette méthode de diagnostic, dit stratégique, est élaborée dès les années 70, en contre point des pôles de croissance. Elle est consacrée par les parcs naturels régionaux (le premier est créé en 1970) et par les premières procédures d'aménagement du territoire : les PAR (Plan d'Aménagement Rural) (...). La méthode est utilisée de façon systématique dans les années 80 et 90, au cours desquelles de très nombreux modes d'emploi sont publiés.*

#### L'auto-diagnostic de l'animateur

*Cette méthode de diagnostic tente de prendre le contre-pied des précédentes, en partant du terrain.*

*Le projet de répondre à une demande. Certaines personnes manifestent une aspiration (travailler au pays, organiser leur système de production, commercialiser un produit), ou veulent résoudre un problème (réagir à une perturbation, disparition des services). Au départ, il n'y a pas vraiment l'idée de monter un projet : l'objectif est de répondre à des attentes. C'est en construisant les réponses que le projet émerge, prend corps, reste dans une démarche hors normes ou se formalise pour des raisons d'opportunités financières.*

*L'initiative peut être prise par une structure de développement, dans le cadre d'une procédure obligatoire, ou par un groupe d'acteurs qui va se positionner à l'échelle d'une collectivité locale, d'un territoire avant d'être relayée par une structure.*

Ainsi, l'itinérance alibi avait été pensée en résonnance au diagnostic évaluatif de l'ingénieur, l'itinérance ressource en référence à celui stratégique du pasteur et l'itinérance héritée à celui de l'auto-diagnostic de l'animateur (cf. figure 33). Mais, aujourd'hui, alors que nous avons en tête l'histoire de la GTA et en particulier son lien fort avec la DATAR et

avec les Parcs Naturels Régionaux, nous aurions tendance à inscrire l'ensemble des itinéraires GTA dans la logique stratégique du pasteur sans pour autant considérer que tous les itinéraires de la GTA sont des itinérances ressource. Faut-il dès lors remettre en question les deux grilles de lecture utilisées : itinérances alibi, ressource et hérité, diagnostics de l'ingénieur, du pasteur et de l'animateur ou plutôt les binômes que nous avons imaginés ?

METHODE DE DIAGNOSTIC		ITINERANCE ET PROCESSUS DE TERRITORIALISATION
<b>Diagnostic évaluatif de l'ingénieur</b> <b>Origine</b> = des investisseurs cherchent des sites et sollicitent les collectivités locales concernées <b>Objectif</b> = créer un équipement, qui va susciter une fréquentation touristique, et ainsi générer des flux économiques <b>Traduction</b> = projet peut consister à l'aménagement d'un équipement particulier, ou faire l'objet d'un projet global, spécificité bien française des stations intégrées. Il reste circonscrit à l'espace support : l'espace est utile, fonctionnel, spécialisé.	? =>	<b>Itinérance Alibi</b> <b>Origine</b> = les acteurs institutionnels ou professionnels <b>Objectif</b> = opportunité à saisir pour donner une lisibilité à un territoire, à une destination. <b>Traduction</b> = projet répondant à une volonté politique d'impulser une dynamique collective autour d'une dimension culturelle
<b>Diagnostic stratégique du pasteur</b> <b>Origine</b> = L'initiative est prise par des structures publiques chargées du développement (Ministère de l'Agriculture en zone rurale, DATAR), soutenues par l'Union Européenne <b>Objectif</b> = initier, provoquer un développement dans un territoire où l'absence de développement est constatée. <b>Traduction</b> = Elle est consacrée par les parcs naturels régionaux et par les premières procédures d'aménagement du territoire.	? =>	<b>Itinérance ressource</b> <b>Origine</b> = Pas besoin d'une pratique initiale pour être impulsée. <b>Objectif</b> = Identification d'une ressource (vin, lavande, soleil, art, le baroque, les fortifications etc.) comme fil rouge d'un itinéraire ou d'autres projets autour de l'itinérance. <b>Traduction</b> = créer un produit ou donner une valeur supplémentaire à la destination.
<b>L'auto-diagnostic de l'animateur</b> <b>Origine</b> = Existence d'une aspiration commune ou d'une même volonté de résoudre un problème par un groupes de personnes <b>Objectif</b> = Il n'y a pas vraiment l'idée de monter un projet : l'objectif est de répondre à des attentes. <b>Traduction</b> = L'initiative peut être (re)prise par une structure de développement, ou par un groupe d'acteurs.	? =>	<b>Itinérance héritée</b> <b>Origine</b> = issue des pratiquants <b>Objectif</b> = raisons religieuses (les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle), idéologiques (New Age Traveller, marche de la décroissance) ou culturelles (Road 66). <b>Traduction</b> = Valorisation et Réappropriation pour la mise en place d'un projet touristique autour de ce phénomène spontané.

Figure 33 : Recoupement entre les méthodes de diagnostic et les processus de territorialisation de l'itinérance (BERTHELOT, 2012)

Nous estimons que si les binômes ou équations entre ces deux grilles de lecture sont à relativiser, elles ont en commun la volonté de mesurer, de mettre en exergue l'existence de différents degrés de territorialisation suivant les projets de développement et notamment

ceux basés sur l'itinérance. En effet, la méthode de diagnostic des années 1970 de même que l'itinérance Alibi décrivent des projets de développement où initialement le processus de territorialisation est faible voire inexistant. La méthode de diagnostic plus contemporaine de l'animateur fait écho à l'itinérance héritée puisque les projets considérés dans ce cas, sont issus d'un processus initialement territorialisé. Ce processus peut ou non être repris, animé par une structure extérieure ou intérieure au territoire. La méthode de diagnostic du pasteur et l'itinérance ressource reflètent quant à elles un degré intermédiaire de territorialisation.

La mise en exergue de "cette échelle" de territorialisation fournit un nouvel angle de compréhension du problème de pérennisation de Via Alpina. Cette dernière, nous l'avons vu, peut être considérée comme une itinérance Alibi. Elle a donc été initiée avec un degré de territorialisation faible. Or l'analyse de PERRET nous montre qu'aujourd'hui la territorialisation est devenue une « norme » et de fait un gage de confiance et sans doute de sa réussite. Ce que nous avons appelé le *paradoxe Via Alpina* (cf. chapitre 4) peut donc être lu comme la difficulté qu'a la Via Alpina à se territorialiser<sup>170</sup>. Dit autrement ce problème de pérennisation de Via Alpina n'est-il pas aussi révélateur de sa difficulté à passer d'une itinérance alibi à une itinérance ressource ?

De plus, prise séparément, la grille de lecture de PERRET éclaire une interrogation posée de manière récurrente à la GTA lors de nos 6 années de présence au sein de la structure. Du fait des difficultés financières mais aussi pour compenser l'arrivée de nouveaux programmes, la GTA s'est régulièrement interrogée sur la possibilité de "passer le relais" sur l'animation de certains itinéraires, ceci notamment pour maintenir sa charge salariale. La question s'est essentiellement focalisée sur la Route des Grandes Alpes, qui —la GTA-GR5<sup>171</sup> mise à part—, est le projet le plus anciennement animé par la GTA. Cette idée de passage de relais avait été imaginée (cf. illustration 34) comme pouvant être l'un des principes de l'animation des itinéraires par la GTA, soit en quelque sorte son aboutissement. Le principe sous-jacent, comme l'a proposé Laurent Buisson lors de notre entretien, étant que la GTA fasse l'expérimentation des itinéraires et qu'ensuite le relais soit pris par les collectivités concernées. Cependant chaque fois que la question s'est posée, c'est "l'impossibilité de ce passage de relais" qui a été constatée. On peut comme le fait

---

<sup>170</sup> Ce constat corrobore notamment avec un des résultats des évaluations Via Alpina qui soulignait un manque d'animation territoriale du projet.

<sup>171</sup> La question ne s'est pas posée sur cet itinéraire puisque l'animation de ce dernier a été délaissée pendant de nombreuses années (notamment au profit de la Via Alpina). Ce n'est que depuis 2 ou 3 ans que l'on parle de la relance de la GTA-GR5.

Laurent BUISSON attribuer cela aux spécificités de la structure de GTA mises en avant dans le chapitre précédent ; spécificités qui en quelque sorte la rendaient irremplaçable puisque "unique en son genre". Mais au regard des réflexions fournies par la grille de lecture de PERRET, on peut aussi trouver un facteur explicatif dans le degré de territorialisation de ce projet qui sans doute n'était pas suffisamment élevé pour "autoriser" ce passage de relais.



**Illustration 34 : Etat d'avancement 2005 des projets complets GTA (Source : document interne GTA)**

Enfin, cette grille de lecture nous permet de poursuivre notre réflexion sur l'ancrage de la GTA au sein du virage aménagiste. Cet ancrage nous a permis d'identifier une volonté de prendre en compte le local dans la mise en place de ses projets. Si on ajoute à cela le fait que les actions de la GTA sont pensées (en partie) dans une logique de développement (et d'aménagement) du territoire, on peut considérer que les processus de territorialisation des projets de la GTA constituent en quelque sorte une valeur ajoutée, voire un aboutissement



pour ces derniers. Est-ce un point commun qui se traduit dans la gestion et l'animation des itinéraires ?

### 1.1.3. Logique de mise en tourisme et logique développement local, une complémentarité ?

Pour mettre en avant les points communs de la gestion et de l'animation des itinéraires, nous nous appuyerons sur une présentation faite en 2007 à Coyhaique (Chili) dans le cadre de notre participation à un séminaire international sur le développement d'un centre de tourisme scientifique. Notre présentation intitulée « How does the French association "Grande Traversée des Alpes" try to develop the European Alps as a tourism destination? » avait pour objectif de montrer comment la GTA déclinait chaque étape de la gestion-animation de ses itinéraires<sup>172</sup> — *construction de l'outil itinéraire, mise en tourisme, communication et marketing, évaluation* — suivant deux logiques : *produit et développement local*.

En effet, la figure 34 montre comment une même action peut se décliner et se traduire différemment suivant l'angle d'approche choisi entre *produit et développement local*. Avant de rentrer dans une lecture détaillée de ce fonctionnement, on notera en écho au paragraphe précédent que l'idée du transfert (ou passage de relais) des projets à des structures locales (à long ou moyen terme) est de nouveau considérée comme faisant partie de la suite "logique des choses" autrement dit comme l'aboutissement des projets portés par la GTA. Cet objectif de transfert de l'itinéraire renvoie à l'objectif de territorialisation de ces derniers et donc à notre interrogation sur la possible territorialisation d'un projet trans-territorial. Or, en 2011, force est de constater qu'aucun des projets concernés à l'époque n'a été transféré. S'agit-il d'une preuve de l'impossible territorialisation d'un projet trans-territorial ? Sans aller jusque-là, ce constat tend à signifier la difficulté de territorialisation de tels projets lorsque son animation territoriale n'est pas une priorité.

Cette parenthèse étant faite, on commencera la description détaillée de la cohabitation entre logique *produit et développement local* par sa traduction concrète dans la mise en place de l'outil itinéraire. En effet, la figure 34 montre qu'en suivant *la logique produit*, la

---

<sup>172</sup> Les itinéraires concernés sont ceux gérés à l'époque par la GTA soit la Route des Grande Alpes, les Chemins du Soleil et la Via Alpina.

mise en place de l'outil itinéraire se traduit par un tracé d'itinéraire adapté aux attentes de la clientèle (en terme de difficulté, de longueur des étapes, etc.) et choisi en fonction de l'emplacement des hébergements. La signalétique est dans ce cas souhaitée comme devant être uniforme. En revanche dans une logique développement local, la signalétique doit être adaptée aux habitudes locales (pays, conseils généraux, communautés de communes, etc.). Le tracé quant à lui est déterminé en fonction des classifications locales des sentiers (PDIPR, Parc National, Parc Naturel Régional, etc.) et au regard du patrimoine naturel et culturel présent à proximité. Pour illustrer nos propos, nous prendrons l'exemple concret de la signalétique Via Alpina. C'est le logo qui sert de dénominateur commun à toutes les signalétiques utilisées, il sert de fil rouge et de « reconnaissance visuelle » pour les pratiquants. En revanche pour respecter les pratiques nationales ou locales, ce dernier est accolé aux panneaux directionnels traditionnellement utilisés dans la zone traversée (cf. illustration ci-après).



Illustration 35 : Signalétique Via Alpina : diversité et fil rouge (Source : [www.via-alpina.org](http://www.via-alpina.org))

La mise en tourisme de l'itinéraire se décline elle aussi suivant ces deux logiques. Dans une logique produit, la mise en tourisme se traduit par la mise en place d'une base de données localisant les hébergements, sélectionnés suivant les attentes des pratiquants. A titre d'exemple sur les Chemins du soleil, on demandera à l'hébergeur la mise à disposition d'un atelier ou tout au moins de kits réparations pour VTT et sur la Route des Grande Alpes, l'existence de parking voire de garage pour les véhicules motorisés des pratiquants (moto ou voiture). Enfin des liens sont tissés voire des conventions sont signées avec des Tours

Opérateurs afin que des séjours puissent être vendus sur ces itinéraires. Suivant la logique de développement local, ces Tour-opérateurs doivent respecter un référentiel qui garantit le respect de "l'esprit GTA". Ainsi en décembre 2005, un communiqué de presse qui informe du partenariat signé entre la Via Alpina et le voyageur d'aventures lyonnais TAMERA, précise qu'« à terme, la finalité est d'effectuer l'intégralité du parcours dans l'esprit des Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle ou d'autres chemins historiques et mythiques ». Un référentiel du même type est utilisé avec les hébergeurs. En contre-partie positive, ces hébergeurs en tant que membres du réseau GTA se voient proposer des formations du type *accueil du public jeune, création de son site internet, adaptation au développement durable*. En termes de communication, la présence de cette double logique se traduit d'un côté par une communication tournée vers le *grand public* avec des brochures, un site internet, de l'événementiel et la présence dans des salons spécialisés comme le Roc d'Azur et le salon de la randonnée. De l'autre côté par une communication interne au réseau avec la création de comité de pilotage pour chaque itinéraire, la mise en place de séminaires professionnels et des partenariats avec les offices du tourisme locaux, les CRT et les CDT. Enfin, en termes d'évaluation, deux types de démarche étaient mis en œuvre de manière concomitante ou alternative. L'objectif de la méthode était de mesurer les attentes des visiteurs et des pratiquants ainsi que la fréquentation des itinéraires ; la seconde s'attachait à percevoir l'implication et l'opinion des acteurs locaux sur les projets.

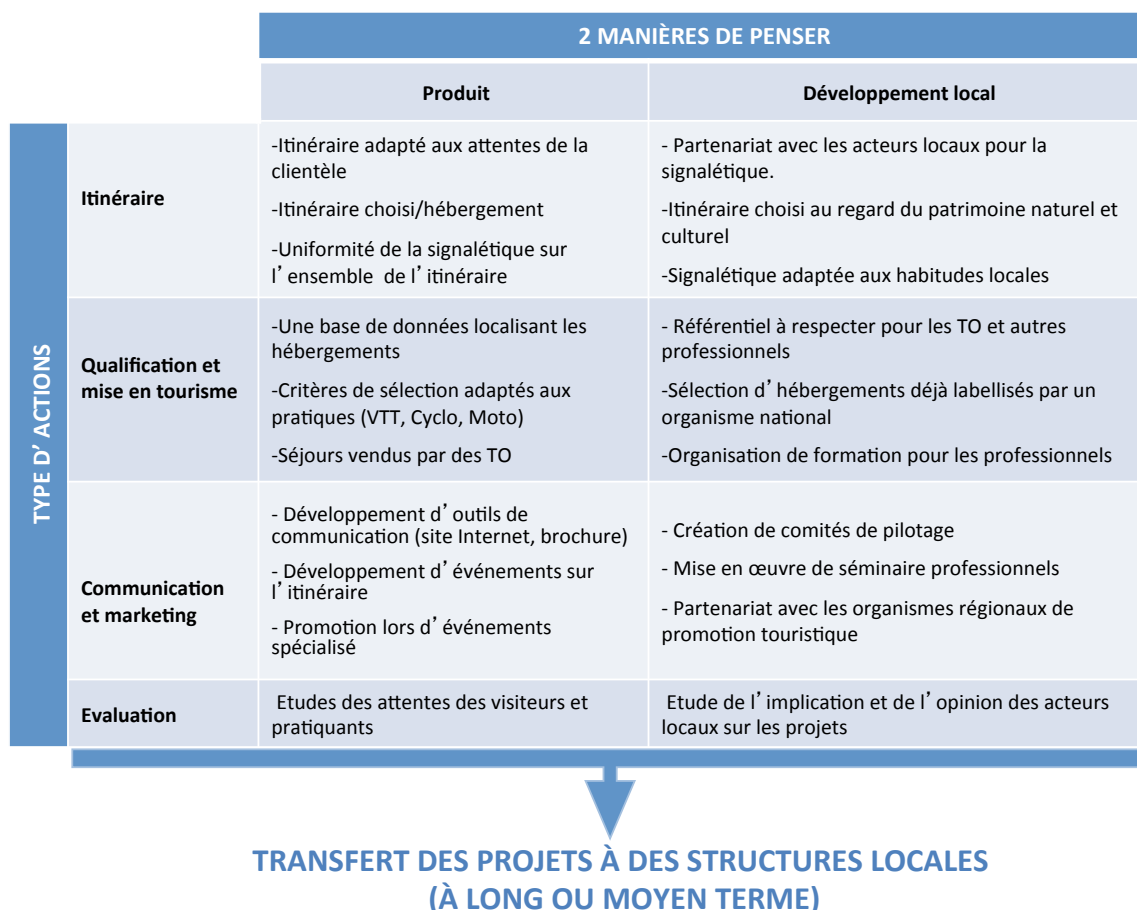


Figure 34 : Logique produit, logique développement local, deux manières de penser la gestion-animation des itinéraires GTA (BERTHELOT, 2012 d'après BERTHELOT, 2007)

Finalement, trois résultats peuvent être retenus du décryptage de la gestion de ses itinéraires par la GTA. L'évolution des formes géographiques des itinéraires de la GTA peut être lue comme une façon (intentionnelle ou non) de contrebalancer une approche de l'itinérance par une ingénierie visant la mise en tourisme d'itinéraires. En effet la forme réticulaire autorise davantage une part d'errance via la liberté de créer son propre tracé que celle de l'itinéraire fil rouge ; même si cela est à nuancer au regard de notre démonstration du chapitre 2. De plus, la mise en exergue d'une échelle de territorialisation des itinéraires de la GTA via deux grilles de lecture (celle des méthodes de diagnostic et celle du processus de territorialisation de l'itinérance) a permis de fournir un nouvel angle de compréhension du problème de pérennisation de Via Alpina et de la difficulté du "passage de relai" des itinéraires GTA. Elle a permis aussi de poursuivre notre réflexion sur l'ancrage de la GTA au sein du virage aménagiste ; ancrage qui se traduit dans la gestion et l'animation des itinéraires par une double déclinaison possible d'une même action suivant qu'il s'agisse d'une approche *produit* ou *développement local*. Au-delà des itinéraires, quelle(s) vision(s) de l'itinérance récréative donne à voir les autres actions portées par la

GTA ? A-t-elle poursuivi son rôle historiquement inscrit d'animation de l'itinérance récréative (à l'échelle des Alpes) ? Ces constats de difficile territorialisation et de double logique entre *développement local* et *produit* se retrouvent-ils au-delà de la gestion directe des itinéraires et notamment dans le rapport de la GTA aux pratiquants et aux professionnels ?

### **1.2. La GTA et sa communication : quelle(s) itinérance(s) la GTA donne-t-elle à voir ou à faire aux pratiquants ?**

Sans faire une liste à la Prévert, nous proposerons ici de montrer le panel d'actions mis en place par la GTA à destination des pratiquants, voire des clients potentiels (?). Nous décortiquerons la vision de l'itinérance portée par la GTA au *grand public* via ses outils de communication. Pour cela nous nous appuierons en partie sur l'analyse proposée par CORNELOUP dans le cadre de son expertise politique et culturelle de la GTA de septembre 2010.

#### **1.2.1. Brochures, site internet et salons : une promotion touristique classique**

Comme l'atteste l'illustration 36, chaque itinéraire de la GTA possède sa propre brochure de promotion. Chaque année environ 160 000 brochures sont éditées pour les 6 itinéraires 50 000 pour la Route des Grandes Alpes, 20 000 pour les Chemins Du Soleil, 10 000 pour Via Alpina, 60 000 pour les Route de La Lavande, 10 000 pour Sentinelles des Alpes et 10 000 pour la GTA-GR5. A chaque début de saison estivale, ces brochures sont livrées aux offices du tourisme relais des itinéraires ; elles sont aussi distribuées lors de la participation de la GTA à des salons touristiques tels que les *salons de la randonnée, le roc d'azur, etc....* La promotion de chaque itinéraire en tant qu'entité propre est aussi assurée par le site internet de la GTA (cf. [www.grande-traversee-alpes.com](http://www.grande-traversee-alpes.com)). Mais qu'en est-il de leurs contenus ? Que nous disent ces brochures sur le positionnement de la GTA au regard de l'itinérance récréative ?

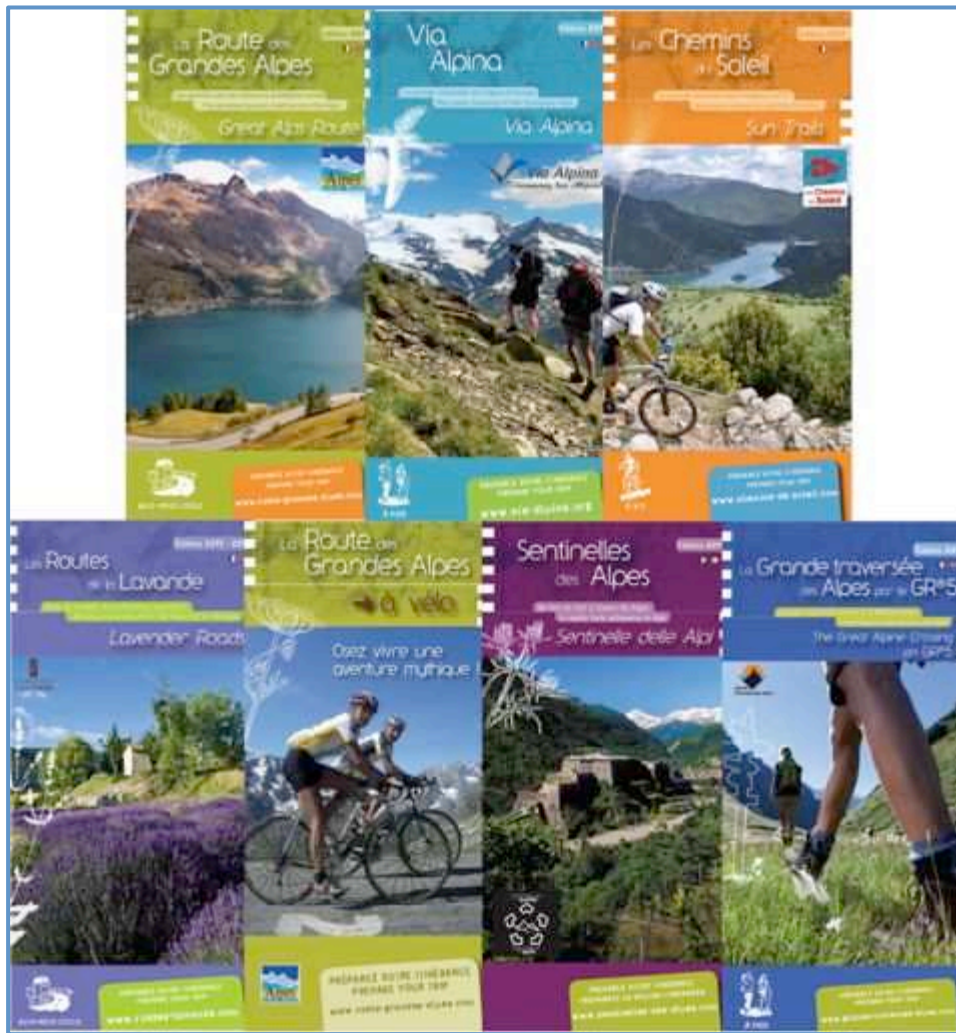


Illustration 36 : Brochures de promotion touristiques des itinéraires GTA (Source : documentation personnelle)

Nous reprendrons à notre compte le constat proposé par CORNELOUP (2010) sur ces outils de communication. De manière générale, il considère que les supports communicationnels de la GTA « sont dans le monde des classiques concernant le noyau dur des pratiquants (...) (autour de l'effort, de l'esprit baroud, de la connaissance cultivée, d'une dimension énergétique forte, ...) ». Pour les brochures (et plus particulièrement celle de la Via Alpina et de la GTA-GR5), il souligne la reproduction du « modèle classique des guides touristiques ». Ce qui sous-entend que seules les informations touristiques au sens de la "logistique" touristique sont fournies mais qu'il n'y a pas « un message fort traduisant un esprit en référence aux principes exprimés dans la charte culturelle de la GTA » (CORNELOUP, *op. cit.*). Quant au site, il en reconnaît « la qualité (...) sur un plan fonctionnel (rapidité, clarté des infos, qualité des espaces thématiques, fonctionnalité des infos sur les différentes itinérances présentées) ». Mais il critique le flou, l'incompréhension quant à la cible visée par ce dernier. S'agit-il des partenaires, des professionnels, du public et de quel



public ? Il cite pour exemple la présentation trop académique de la structure GTA si elle vise le "grand" public. (cf. encart ci-après).

***Présentation de la structure GTA extraite de son site internet***

*Qui sommes nous ?*

*Créée sous forme associative en 1971 pour « promouvoir le tourisme de randonnée entre le lac Léman et la Méditerranée », la GTA est à l'origine du concept même de gîte d'étape et du 1er grand itinéraire pédestre alpin qui porte toujours son nom (...). Elle est aujourd'hui un outil de développement touristique au service des collectivités territoriales de l'ensemble du massif alpin (régions, départements, collectivités locales). La vocation interrégionale de ses interventions et de ses programmes en fait un organisme unique en matière de politique de développement touristique.*

*Son équipe est constituée de douze professionnels (9 à Grenoble, 3 à Gap) spécialisés dans le développement de la randonnée et du tourisme itinérant en montagne.*

Malgré le partage des constats que nous venons d'exposer, nous nuancerons la conclusion proposée par CORNELOUP face à ces derniers. Il affirme que « tout cela [annonce] que la GTA a un « gros travail » à faire pour dynamiser son site et ses produits » et qu'« il faut changer la manière de concevoir le[s] dépliant[s] » notamment en « imagin[ant] et construis[ant] ce[s] dépliant[s] en relation avec les usagers en fonction de leur approche du voyage en lien avec les valeurs que [la GTA souhaite exprimer] ». Or, avant de mettre en œuvre ces propositions, la GTA doit sans doute se poser au préalable la question de la pertinence de communiquer directement auprès du public en termes de produits touristiques. Est-ce vraiment son rôle, sa place ?

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les tentatives de la GTA pour s'établir en tant acteur direct dans le champ des produits touristiques n'ont pas été des plus fructueuses. Ainsi, ne pourrait-on pas lire dans les nombreuses critiques faites par CORNELOUP autant d'indicateurs d'une nécessaire prudence pour la GTA de se lancer une nouvelle fois dans cette aventure. Ne risquerait-elle pas à vouloir trop se développer sur un champ de compétence où les concurrents sont nombreux et bien plus compétents, de fragiliser sa légitimité ? Autrement dit, l'accentuation de ses compétences en tant qu'opérateur touristique direct, qui la ferait rentrer dans un champ fortement concurrentiel, n'est peut-être pas des plus opportunes. En effet, son rôle n'est-il pas plus

celui de donner envie et les moyens à des pratiquants de profiter d'un milieu (l'arc alpin) que celui de faire consommer à des clients des produits touristiques ? Et, finalement, ne gagnerait-elle pas davantage à valoriser sa singularité d'animateur d'une "filière" ? Ce rôle peut-il passer par une communication grand public ?

### 1.2.2. Articles de magazine, reportages télévisuels, ouvrages : entre promotion touristique et valorisation du voyage

Le deuxième moyen de communication utilisé par la GTA pour s'adresser aux pratiquants regroupe des articles dans des magazines, des reportages télévisuels mais aussi des ouvrages. En effet, depuis toujours, mais il faut le reconnaître de manière accentuée depuis l'arrivée de Guy Chaumereuil à sa direction, la GTA s'appuie. Pour preuve des revues de presses annuelles sont tenues par le pôle communication pour chaque itinéraire et pour la structure dans son ensemble. Celle réalisée entre janvier et juin 2010 (voir annexe n°3) donne à voir 28 parutions médiatiques sur des sites internet spécialisés (tels que Kaion.info, i-trekking.net, summerguide.fr ou encore freepresse.fr), à la télévision (TV8 Mont-Blanc), à la radio dont Radio France et aussi dans la presse papier (tels que Carnets d'Aventures ou le Monde). Tout comme pour les brochures nous souhaiterions davantage questionner ici le contenu, le message et l'objectif de ces dernières. S'agit-il de la promotion d'un produit itinérant ou de la valorisation d'une pratique récréative auprès du grand public : le voyage itinérant ?

Pour ce faire, nous nous appuierons sur un reportage papier de la Via Alpina issu du n°87 d'Alpes Magazine. Cet itinéraire ayant fait l'objet d'une attention plus particulière dans les parties précédentes, une mise en perspective sera d'autant plus facilitée. Ce reportage est considéré par CORNELOUP (*op. cit.*) comme un mixte « *plus proche du reportage que du guide pour renforcer l'accroche culturelle et donner envie aux gens de s'inscrire et de s'immerger dans cette profondeur itinérante, dans cet univers (...).* » Mais quels sont les ingrédients pour aboutir à tel résultat ? En quoi ce constat nous aide-t-il à avancer sur le positionnement de la GTA notamment dans le double millefeuille de l'itinérance ?

Tout d'abord, l'ouverture du reportage d'Alpes Magazine se fait tel un récit d'expérience par une présentation des auteurs du reportage (les acteurs de cette traversée ?). Cette rapide présentation se fait à travers la référence aux anecdotes vécues par chacun lors de cette traversée : « c'est pas juste il a fait deux itinéraires », « il n'était pas mauvais, ce petit verre de schnaps made in Autriche », « il a parlé en franco-italo-anglo-allemand ». S'ensuit



une présentation générale de l'itinéraire Via Alpina s'appuyant non pas sur le nombre de kilomètres ou d'étapes mais davantage sur son intérêt culturel : « un sentier mythique est né », « la Via Alpina un sentier qui relie les hommes ». Il est par ailleurs intéressant de noter que la Via Alpina est décrite comme LA réponse trouvée par ses journalistes pour assouvir leur jalousie face aux collègues partis sur la route de la soie ou en Himalaya puisqu'il s'estime que cette dernière calmera un temps « [leur] soif d'aventure et [en leur] rappel[ant] que l'exotisme se trouve parfois en bas de chez soi. »

Une description détaillée est ensuite proposée par tronçon en fonction des étapes par chacune des 6 équipes. Chaque tronçon est renommé pour l'occasion avec un nom évocateur, à l'instar du nom donné aux itinéraires culturels suisses (cf. chapitre 5) : « les sommets bénis des dieux », « sur les traces de l'homme des glaces », « trois pays pour un sentier », « la fabrique des souvenirs », « au pays de l'or bleu », « la "Via Tranquilla" ». La description de chacun de ces tronçons commence par un panorama du patrimoine culturel ou naturel présent sur la portion d'itinéraire concerné, un rapide profil topographique de l'itinéraire et quelques repères géographiques (nom des capitales de région, nombre d'habitants, etc.) y sont associés. Ces descriptions par tronçon se terminent par des informations pratiques (touristiques ?) : description plus précise de l'itinéraire, renseignements sur les hébergements et sur les cartes topographiques à utiliser, etc.. Entre les deux, chaque description est ponctuée d'anecdotes vécues par les journalistes (spectateur d'un accident de parapente, transformation d'un refuge en salon de coiffure, etc.), de récits de rencontres (avec Martine Bedoc, première Via alpiniste à faire l'intégrale, avec Catherine Roux habitante d'un hameau de 170 personnes), d'informations plus approfondies sur le patrimoine historique, culturel, gastronomique (par exemple sur Ötzi). Ainsi tout comme les guides du XIX<sup>ème</sup>, « Histoires, anecdotes, renseignements pratiques animent ce périple à travers la lecture » (RAUCH, 2011). En effet, ce reportage est conçu non pas dans une volonté de vendre un produit tout compris comme le ferait une agence, ou de proposer une liste de prestataires comme le font désormais les guides touristiques mais davantage de relater une expérience vécue sur la Via Alpina. Ce reportage souhaite montrer que cette pratique existe, qu'elle est possible et il défend l'idée que celle-ci est bénéfique pour soi mais aussi pour les territoires<sup>173</sup>.

---

<sup>173</sup> On pense notamment à la restitution des propos de Giacomino, habitant d'un petit hameau italien : « la Via Alpina est un moyen de désenclaver cette région, avec le développement d'un tourisme doux qui proposerait des circuits autour des cadrans solaires ou des fontaines, une agriculture de tourisme, et des gîtes et trattorias »

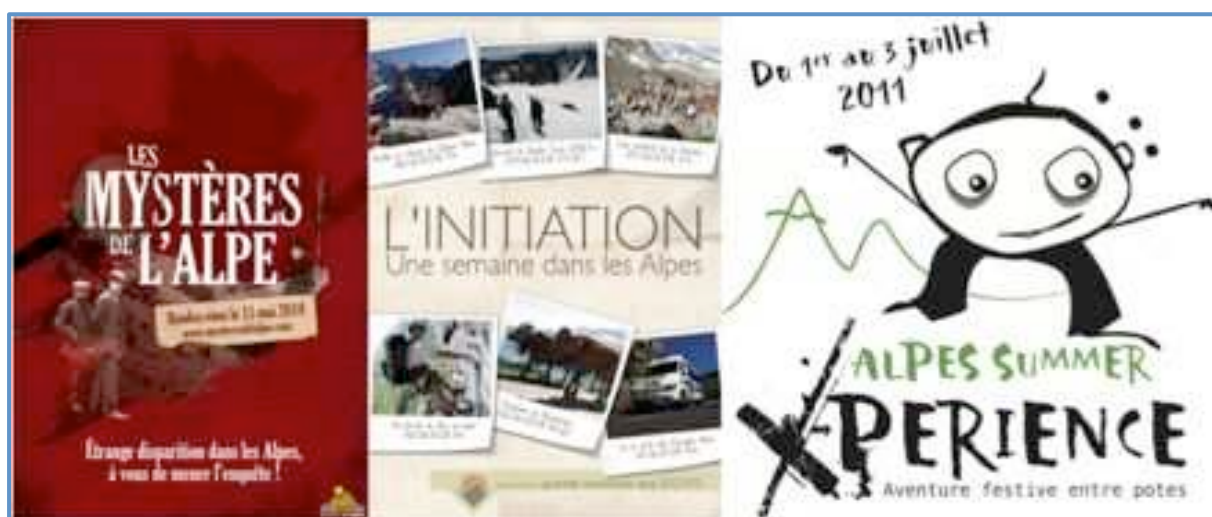
Certes la GTA n'est pas directement actrice ni créatrice de ce reportage, mais en permettant l'existence de tel reportage, elle se positionne sur un entre-deux, qui lui est propre entre gestion d'un itinéraire et animation de filière. En s'adressant au grand public, ce reportage a bien évidemment vocation à faire la promotion de la Via Alpina. Mais, le mixte proposé dans ce reportage et souligné par CORNELOUP, n'en fait pas qu'un simple outil de promotion de son propre itinéraire. Il s'agit bien pour la GTA d'une occasion de diffuser sa vision voire son idéologie de l'itinérance récréative, celle d'une itinérance tant culturelle que sportive et vectrice de développement pour les territoires traversés par l'itinéraire. On retrouve donc là en quelque sorte son possible rôle d'animatrice de la filière *itinérance récréative* et non uniquement un moyen de promotion d'un de ses produits. Dans la lignée de cet article, on peut citer une série de reportages plus contemporains et télévisés diffusés les 16, 17 et 18 Août 2010 dans le Journal Télévisé du 19-20h de France 3 Alpes. On y retrouve la présentation d'une certaine *philosophie de la marche* de proximité et pieds nus (!) mais aussi les services associés à celle-ci comme les refuges et les transports en commun. A travers ce mode de communication nous sommes donc dans un entre-deux entre une promotion touristique « classique » d'un itinéraire et une promotion, de la pratique de l'itinérance récréative. Cet entre-deux se retrouve-t-il dans les événements-séjours mis en place par la GTA en direction des jeunes ?

### 1.2.3. Des événements-séjour pour les jeunes, la GTA entre passeur d'une pratique autonome et créateur de nouveau produit

Depuis 2007, la GTA a intégré la question de la fréquentation de la montagne par les jeunes au cœur de sa programmation. Dès lors un comité, des rencontres, des séminaires, des études, un concours vidéo, un livre blanc ont vu le jour<sup>174</sup>. Dans ce paragraphe nous nous focaliserons sur les événements-séjours (cf. illustration 37) pour montrer en quoi ils sont symptomatiques d'un entre-deux plus ou moins réussi entre *promotion d'un produit* et *promotion d'une pratique autonome*. La caravane de l'aventure a été la première « opération grandeur nature » qui a permis de mener 8 jeunes sur la Route des Grandes Alpes du 20 au 28 juin 2008. S'en est suivi deux en après, les *Mystères de l'Alpe*, « un produit liberté, conçu comme une enquête débutant sur Internet et se prolongeant dans les Hautes-Alpes ». Une opération « testée » par une petite trentaine de personnes d'après les organisatrices. "Petit dernier" en date, *Alpes summer Xperience* pensée comme « une aventure festive entre

<sup>174</sup> <http://www.grande-traversee-alpes.com/fr/jeunesetmontagne.html>

potes » est une opération qui pendant deux jours, a mené 50 jeunes de Valloire à Briançon. Si le nombre de participants est croissant entre chacun de ces événements-séjours, quelle est leur ligne directrice commune ? Quelle pratique de la montagne donnent-ils à découvrir aux participants ? Quelle est la vision de l'itinérance et plus largement des pratiques récréatives de montagne sous-jacente à ces événements et portée par la GTA ?



**Illustration 37 : Les événements-séjour pour les jeunes, la GTA entre passeur d'une pratique autonome et créateur de nouveau produit (Source : documentation personnelle)**

Sur le principe, comme le fait Corneloup (*op. cit.*), on peut souligner qu'avec de tels événements « on a là tous les éléments pour inviter les jeunes, les professionnels et les institutions à explorer cette dimension itinérante des pratiques récréatives. La GTA semble jouer son rôle de passeur, de transmetteur et d'impulseur de changement. ». La diffusion et la montée en puissance de la problématique "jeune" au sein des acteurs de la montagne en est semble-t-il un des indicateurs. On pense en particulier aux « actions spécifiques pour les jeunes » intégrées au récent manifeste des assises de l'Alpinisme co-signé par dix structures représentatives des professionnels ou pratiquants de la montagne<sup>175</sup>. Cependant si la thématique jeunes et montagne semble faire unanimité, les événements-séjours sont loin quant à eux de faire l'unité. En effet, ces derniers sont tout à tour critiqués pour leurs coûts trop exorbitants<sup>176</sup>, pour la part d'autonomie trop faible laissée aux jeunes et

<sup>175</sup> Il s'agit de la Fédération des Clubs Alpins Français, la Fédération de la Montagne et de l'Escalade, le Groupe Haute Montagne, le Syndicat National des Guides de Montagne, le Syndicat National des Gardiens de Refuge et Gîte d'Etape, le Syndicat National des Professionnels de l'Escalade et du Canyon, le Syndicat National des Accompagnateurs en Montagne, l'Union des Centres Sportifs de Plein Air, la Grande Traversée des Alpes et Mountain Wilderness France.

<sup>176</sup> En particulier, Alpes Summer Xpérience qui pour 50 jeunes sur deux jours a coûté 50 000 € soit 1000 € par jeune (source : Compte-rendu Comité Jeunes & Montagne du 3 octobre 2011)

récioproquement pour le trop fort encadrement des jeunes et des activités et enfin pour l'aspect trop multi-activités. A cet égard, on se souvient de la réaction de Mountain Wilderness lors de la première diffusion du film « initiation », qui restitue l'événement-séjour de la Caravane de l'aventure. Il avait été critiqué un aspect « catalogue des activités estivales de montagne à consommer par les jeunes ». Comment comprendre ses critiques ? En quoi ce positionnement de la GTA face aux jeunes est-il si particulier ?

Une partie de la réponse se trouve dans les mots mêmes de Guy Chaumereuil lorsqu'il explique l'intention de la GTA à travers ces événements ou tout au moins à travers l'Alpes Summer Xperience :

*« Qu'est ce qu'on veut montrer au fond ? Que la montagne, ce n'est pas Luna park d'un côté. C'est-à-dire des trampolines, des toboggans, de la piscine ou du DévalKart. Et puis de l'autre côté, l'autre excès, c'est la randonnée, les gros jarrets, c'est l'effort, c'est la sueur, etc... nous on veut se placer au milieu. On veut montrer que la montagne c'est d'abord un grand jardin où on se marre, un grand jardin naturel où on commence à discuter. En fait, ce qui compte c'est de se retrouver ensemble, de bavarder ; même pas forcément de la montagne et des chamois d'ailleurs. Au détour d'un sentier on va admirer le truc, mais sans trop en faire cas non plus ; donc on se situe au milieu. Alors on est en train de déchiffrer, ça. Mais est-ce que ça va marcher cette espèce d'entre-deux ou plutôt de nouvelle image de la montagne ? »*  
(Source : [www.grande-traversee-alpes.com](http://www.grande-traversee-alpes.com))

Avec sa grille de lecture des formes culturelles (moderne, post-moderne ou transmoderne), CORNELOUP reformule à sa façon l'idée défendue par Guy Chaumereuil. Puisque pour lui « l'idée est quelque part de montrer que la pratique moderne de la montagne ne diminue pas la socialité créée et que par certains côtés elle renforce encore un peu plus les liens entre les personnes. (...) C'est peut-être de ce côté que peut se saisir un positionnement stimulant de la GTA dans [son] approche de la pratique juvénile de l'itinérance dans cette hybridation moderne/post-moderne. » Cela signifierait-il alors que les critiques de ces actions sont portées par des structures trop "traditionalistes" ou trop "conservatrices" ?

Dans le cas de Mountain Wilderness, tout au moins, un autre argumentaire semble pouvoir être développé. En effet, il nous semble que leur initiative [changerdapproche.org](http://changerdapproche.org) (cf. chapitre 1) est révélatrice non pas d'une volonté de *statu quo* des pratiques de la montagne, mais d'une volonté d'impulser des pratiques hybrides relevant davantage de la trans-modernité. Ainsi, cette divergence de point de vue sur les événements-séjours entre la

GTA et ses "détracteurs" viendrait de l'absence d'accord quant aux hybridations à inventer (pour les jeunes) afin de stimuler les pratiques de montagne. Avec de telles actions, la GTA prône davantage une pratique de l'ordre du produit itinérant et Mountain Willderness, celle d'un voyage itinérant de proximité. Dit autrement, on peut se demander si ces actions ne sont pas un moyen pour la GTA de montrer que c'est en intégrant l'itinérance dans la bulle touristique qu'on trouvera en partie la solution pour la montagne de demain. Alors que de son côté, Mountain Willderness souhaite soutenir l'idée que c'est à la marge de cette bulle touristique que la pratique récréative de demain doit se (ré-)inventer. Cependant, pour nuancer les solutions envisagées par la GTA, il nous semble que certaines des actions de la GTA moins médiatisées par son pôle communication se rapprochent davantage de ce dernier positionnement. C'est ce que nous allons décortiquer à travers le concours video sur le GR5 et les bourses aux Via Alpinistes.

#### 1.2.4. Concours vidéo sur le GR5 et bourse aux Via Alpinistes, vers l'incitation au voyage itinérant ?

Contrairement aux événements-séjour, le quatrième type de communication utilisé par la GTA ne propose pas aux pratiquants (et aux jeunes en particulier) de s'inscrire dans un programme préétabli. Que ce soit pour le concours vidéo sur le GR5 ou les bourses aux Via Alpinistes, l'idée est davantage d'impulser ou simplement soutenir des initiatives autonomes et non de proposer aux jeunes de venir tester des activités de montagne préalablement choisies. Comme l'indique son affiche, le concours vidéo lancé durant l'été 2009<sup>177</sup> (cf. illustration 38) posait les conditions suivantes : réaliser un court-métrage, avoir entre 18-25 ans, réaliser une sortie d'au moins deux jours sur le Gr5. En retour, tous les participants sélectionnés se voyaient proposer le remboursement de leurs frais liés à la randonnée. Pour les 3 primés ont été offerts un week-end en montagne (pulka-raquette, canyoning, découverte des chamois) et la diffusion des films aux Rencontres du cinéma de montagne de Grenoble. Pour prétendre aux bourses Via Alpina créées en 2011 et renouvelées en 2012, il faut avoir « un projet le long d'un segment de la Via Alpina, relatif à la randonnée (ou tout autre moyen de voyage non motorisé) et à la découverte des Alpes

---

<sup>177</sup> Il était au départ prévu de le renouveler au moins en 2010 mais cela n'a pas été le cas.

au-delà des frontières »<sup>178</sup>. Si la première initiative s'intéresse directement à la pratique de la montagne par les jeunes, la seconde ne se restreint pas à ce *public*<sup>179</sup> : pourquoi, dans l'un comme l'autre des cas, la GTA a-t-elle souhaité soutenir ces pratiques autonomes ?

**CONCOURS VIDEO**  
**Ton travelling alpin!**  
*La montagne, ça te (re)gonfle ?*

Fais-le savoir grâce à la Grande Traversée des Alpes :  
 Réalise un court-métrage cet été, sur le regard que tu portes sur la montagne, tes rêves, délires... ou cauchemars autour des loisirs en montagne

<p><b>Il faut :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ Avoir entre 18 et 25 ans</li> <li>★ Réaliser sa sortie sur 2 jours au moins, sur une portion du GR®5 (Chamonix-Nice)</li> <li>★ Entre juin et août 2009</li> </ul>	<p><b>Présélection :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>★ Une courte présentation de toi et de ton projet, ton approche de la montagne... à soumettre jusqu'au 7 mai à l'adresse ci-dessous (tous formats admis : écrit et vidéo)</li> <li>★ Un entretien avec les responsables du projet à la GTA</li> </ul>
---	---

**À gagner !**

**Pour les 10 meilleurs films : 250 €**

**+ 3 week-ends en montagne**  
 pulka-raquettes, canyoning, découverte des chamois

**+ Présentation des vidéos** au festival du cinéma de montagne de Grenoble et de Gap et au salon "Destination nature"

**Jury**

- Christophe Raylat, Chorten production
- Yves Exbrayat, Maison de la montagne de Grenoble
- Fédération française de randonnée
- Grande Traversée des Alpes

**Contact et + d'infos**

 [evaluation@grande-traversee-alpes.com](mailto:evaluation@grande-traversee-alpes.com)  
 Grande Traversée des Alpes  
 14 rue de la République - BP 227  
 38019 Grenoble cedex  
[www.grande-traversee-alpes.com](http://www.grande-traversee-alpes.com)  
 Tél. 04 76 42 08 31  
 Le règlement du concours sera mis à disposition sur demande

 **Partenaires**

 [www.rando-attitude.com](http://www.rando-attitude.com)

 *La montagne autrement*  
[www.espace-evasion.com](http://www.espace-evasion.com)

 [www.ffrandonnee.fr](http://www.ffrandonnee.fr)

**Illustration 38 : Affiche du concours vidéo, ton travelling dans les Alpes**  
 (Source : documentation personnelle)

<sup>178</sup> Pour la première édition en 2011, trois bourses de 1000 Euros ont été attribuées, en 2012 quatre bourses de 1000 € seront attribuées par que le réseau international Via Alpina, le secrétariat Via Alpina de la Principauté de Monaco et le Secrétariat Permanent de la Convention alpine.

<sup>179</sup> Même si pour 2012, une des quatre bourses est explicitement réservé « à un projet relatif à la jeunesse. Il s'agira d'un projet impliquant des jeunes dans un rôle clef (avec la supervision appropriée) et/ou ayant des jeunes comme cible principale. Par « jeunes » nous entendons les enfants ou adolescents de 0 à 18 ans. » (Source site Via Alpina)

Si on en croit les sites respectifs de la GTA et de la Via Alpina, dans le cas du concours vidéo, « l'objectif est de recueillir, d'une manière originale, des témoignages *live* destinés à enrichir sa réflexion sur les rapports entre les jeunes et la montagne » (source site GTA). Les bourses Via Alpina quant à elles sont lancées « avec l'objectif de soutenir des projets contribuant à la promotion de l'esprit de la Via Alpina et à la notoriété de l'itinéraire » (source site [via-alpina.org](http://via-alpina.org)). S'agit-il alors de soutenir tout type d'initiatives ? Peut-on lire les pratiques attendues entre les lignes des règlements intérieurs ? Y retrouve-t-on cet entre-deux moderne/postmoderne décrit par Guy Chaumereuil pour une nouvelle image de la montagne ?

### ***Relecture des règlements : pratiques attendues, pratiques exclues***

A travers les règlements intérieurs, les communiqués de presse, les affiches, les sites internet ou autre page facebook, trois contraintes clairement communes aux deux "concours" conditionnent le soutien aux pratiquants : la médiatisation de l'expérience vécue sur les itinéraires, l'existence d'au moins deux jours et donc une nuit en montagne, la réalisation d'au moins une partie de l'itinéraire. La médiatisation est in fine l'objet du concours-vidéo, pour la Via Alpina, elle est évoquée à deux reprises dans le règlement intérieur dont voici un extrait :

*L'impact sur la notoriété de la Via Alpina et de ses thèmes fondateurs étant un objectif majeur de cette action, les lauréats doivent communiquer sur leur projet auprès du grand public, et éventuellement auprès de groupes cibles spécifiques. Cette communication doit inclure au moins la publication et la mise à jour régulière d'un blog internet avant et pendant le voyage, et la production d'un court-métrage (6-15 minutes). D'autres actions de communication avant, pendant et après le voyage sont souhaitables ; la qualité et l'originalité des actions de communication seront un critère de sélection important.*

Si les deux règlements se rejoignent en imposant « au moins une excursion de 2 jours (avec nuitée) » (cf. annexe 4), le règlement Via Alpina va plus loin en stipulant que le projet doit « comporter **au moins 10 journées de voyage non motorisé** (pas nécessairement consécutives). Ces journées peuvent se dérouler sur des itinéraires différents, ou consister en plusieurs voyages sur la/les même(s) section(s) avec des participants ou activités différents. » On voit apparaître là un critère spécifique au règlement Via Alpina celui de la

mobilité douce sur lequel nous reviendrons. Enfin, la réalisation d'au moins une partie de l'itinéraire se traduit dans le règlement intérieur des bourses Via Alpina par au moins 50% (en distance) des voyages non motorisés » devant se dérouler sur l'un des cinq itinéraires ; pour le concours-vidéo, il se traduit par le fait de « privilégier le Gr 5 » (Source : site GTA). Même moins contraignante que pour la Via Alpina, cette condition de parcourir le GR5 a, d'après HANTZ (2009), freiné de nombreux jeunes à se lancer dans l'initiative. « Bien qu'ils aient des idées intéressantes, l'obligation d'avoir à faire des images sur le GR5 était perçue comme une forte contrainte de par sa non proximité à leurs espaces de pratique classiques et par le fait que le GR renvoie à l'activité pédestre. Certains affirmaient avoir des pratiques originales mais non réalisables sur ce GR. » On peut lire en creux à travers cette critique, le reproche d'un concours positionné sur des pratiques trop « classiques » ou plutôt modernes ; mais une autre injonction vient nuancer ce constat.

En effet, un autre point commun peut être évoqué même s'il est moins clairement explicité, celui du non-soutien à un exploit "uniquement" sportif. Dans le cas du concours-vidéos, cela se traduit par les termes suivants :

*Le cahier des charges est simple : témoigner, à cette occasion, au besoin en se mettant en scène, de votre sortie et de votre approche de la montagne : rêves ou réalité, délires ou cauchemars, aussi bien à travers des rencontres humaines qu'à travers la découverte des territoires ou des activités que vous y avez pratiquées. En aucun cas, la GTA ne souhaite des vidéos d'exploit sportif. (Source : site GTA)*

Il est aussi précisé que « les candidats sélectionnés pour participer à l'évènement seront ceux qui auront été jugés les plus créatifs et les plus surprenants dans la formulation de leur projet et qui auront montré la plus grande motivation à travers leur récit. » Cette défocalisation de l'exploit sportif passe par l'accent mis sur au moins, un des quatre autres items de l'esprit Via Alpina : la rencontre des populations et cultures alpines, la découverte de la nature alpine à travers la randonnée ou un autre moyen de voyage non motorisé, un lien entre les différents pays des Alpes. Cette défocalisation peut se lire à travers les critères de sélection explicités dans le règlement intérieur :

- *Impact sur la promotion des cultures alpines, Impact sur la promotion de la nature alpine,*
- *Impact sur la promotion de la randonnée ou d'autres moyens de transport durables non motorisés*
- *Impact sur le renforcement des liens entre les pays alpins – l'implication de trois pays ou plus est fortement souhaitable*



- *Impact sur la promotion de la Convention alpine et de ses protocoles*
- *Impact sur la notoriété de la Via Alpina*
- *Efficacité de la communication vers le grand public*
- *Efficacité de la communication vers des groupes cibles spécifiques*

Ici nous sommes loin de l'évocation du nombre de kilomètres réalisés, du nombre de dénivelées avalées, etc. mais bien dans l'idée de projets qui « *peuvent être des **grandes randonnées accompagnées d'actions de communication**, mais aussi d'autres types de projets, par exemple des **séries d'activités originales de sensibilisation à l'une ou plusieurs des composantes de l'esprit de la Via Alpina** le long d'un segment de l'itinéraire plus restreint, ou d'autres projets en accord avec les critères détaillés plus bas.* » (Source : annexe 4).

La Via Alpina va encore plus loin dans les exigences à respecter par les pratiquants, avec la nécessité de l'utilisation des mobilités douces « pour réaliser au moins une partie des trajets vers/depuis le lieu des activités de pleine nature – ou, dans le cas d'activités ouvertes au grand public, l'accès par des modes de transport durables doit être mis en avant. Même si cela a fait parti... ». Au regard de ces contraintes, de ces incitations, quelles sont au final les « pratiques » qui ont été réalisées ? Comment se placent-elles au regard des différentes acceptions de l'itinérance récréative et des différentes formes de pratiques touristiques ?

### ***Au-delà du tourisme de randonnée en montagne : pratiques vécues et arrangements obtenus***

Les trois projets sélectionnés pour les bourses de voyages Via Alpina 2011 sont décrits comme suit sur le site internet [via-alpina.org](http://via-alpina.org) :

*A travers le projet « **Eyewitness** » (témoin oculaire), Elisabeth Gsottbauer, autrichienne, 27 ans, doctorante en politique environnementale, économie environnementale et économie du comportement à l'université autonome de Barcelone (Espagne), souhaite communiquer sur les conséquences du changement climatique qui sont d'ores et déjà ressenties par les habitants des Alpes. Pendant une dizaine de jours au mois de juillet 2011 elle parcourra les étapes de l'itinéraire jaune situées de part et d'autre du point culminant de la Via Alpina au col Niederjoch en Autriche (Tyrol) et en Italie (Haut-Adige). En chemin, elle interviewera des agriculteurs, gardiens de refuges, randonneurs afin de relayer leurs expériences et leur vision pour l'avenir.<sup>180</sup>*

*En juillet également, la classe de 6ème de l'établissement d'éducation spécialisée **Talander** à Wangen im Allgäu (Allemagne) se lancera pour près de trois semaines de*

---

<sup>180</sup> Ce dernier n'a finalement pas eu lieu.

*randonnée à partir de Tschagguns (Montafon, Autriche) sur le tronçon de l'itinéraire rouge de la Via Alpina serpentant sur les frontières entre Autriche et Suisse, puis Suisse et Italie, jusqu'à Tirano. Pour ces 11 garçons et 2 filles, âgés de 13 à 14 ans, au-delà de l'accomplissement physique il s'agira de développer leurs compétences sociales : responsabilité, esprit d'équipe et d'entraide, confiance en soi, esprit d'initiative... comme en avait fait l'expérience l'an dernier un groupe d'adultes suisses (voir Les vertus thérapeutiques de la Via Alpina).*

*C'est pour quatre mois que **Romain Liagre**, français, 32 ans, un enfant, actuellement chargé de mission au Centre d'appui au secteur bruxellois de l'aide aux sans-abri (La Strada) se lancera en juin sur les sentiers pour réaliser le projet « **Photographica alpina** ». Combinant ses compétences de docteur en géographie, sa passion pour les Alpes où il passe quasiment toutes ses vacances et ses dons de photographe, il va réaliser un « inventaire géophotographique » de l'itinéraire rouge : tous les 5km, il prendra une photo vers chacun des quatre points cardinaux, créant ainsi une fascinante base de données qui pourra être intégrée au site [via-alpina.org](http://via-alpina.org). A son retour, il communiquera son expérience dans les écoles de la région lilloise.*

Un quatrième projet, celui de la FFME s'est vu décerner la « mention spéciale du jury ». Cette traversée en relais à travers onze massifs desservis par la Via Alpina avait pour but de réunir des équipes issues des 1100 clubs de la Fédération Française de la Montagne et de l'Escalade (FFME) pour pratiquer la randonnée de montagne, mais également l'escalade, le canyonisme et l'alpinisme. Le fil rouge revendiqué était « l'aspect social de la traversée : rencontres et pratique avec les montagnards locaux et participation de publics spécifiques éloignés de l'accès à la montagne par un handicap ou pour des raisons sociales » (source : [www.ffme.fr](http://www.ffme.fr)). L'itinéraire de la Via Alpina a aussi été choisi pour sensibiliser et mobiliser les participants à la richesse des milieux et des activités disponibles sur l'arc alpin.

Les films retenus<sup>181</sup> pour le concours-vidéo sur le GR 5 et diffusés aux rencontres du cinéma de montagne de Grenoble étaient quant à eux au nombre de trois. Il s'agissait du *Dictionnaire de montagne*, de *Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?* et de *la chute du canard jaune*. Selon le site de la GTA, le *Dictionnaire de montagne* « exprime, à travers une vision très poétique de la montagne, le point de vue d'une jeune Chinoise sur les Alpes françaises. Il invite le spectateur à lire la montagne comme un dictionnaire, *sans page de début ou de fin*, l'amène dans un autre rapport au temps et à l'espace et lui permet de ré-enchanter son regard sur le monde des hauteurs. » *Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?* est quant à lui un « film satirique et loufoque [qui] présente un jeune garçon « fashion victime » qui se lance, pour éviter l'obésité, dans une randonnée. A travers son « expérience », la tendance au suréquipement est raillée : du GPS à la frontale, en passant par la dernière tente 2 secondes. Quand le matériel interfère avec la randonnée, on

---

<sup>181</sup> En tant que salariée GTA au moment de la sélection des films, nous avons participé au jury.

a vite fait de se prendre les pieds dans le tapis, de s'adonner à une débauche de technologie pour finir bien loin de l'objectif initial ! ». Enfin, *la chute du canard jaune* est un « court-métrage déjanté [qui] illustre le regard que portent quatre compères sur la montagne à travers une chasse au trésor initiée par la découverte d'un message enfermé dans une bouteille. Le trésor - un lever de soleil en montagne ! - apparaît finalement comme un prétexte à bivouaquer entre copains et copines, pour le meilleur comme pour... le pire. »

A lecture de ces descriptions, l'idée n'est pas de reprendre un par un les critères de sélection identifiés dans les règlements pour vérifier ils ont été respectés ou non. Nous souhaitons davantage ici relever les arrangements proposés par les pratiques sélectionnées. Arrangements, qui tels ceux identifiés dans les récits Via Alpina (cf. chapitre 4) et autres pratiques itinérantes viennent interroger la bulle touristique et sans doute une conception moderne des pratiques touristiques et en particulier de la randonnée pédestre. Comme le montre la figure 35, ces descriptions des pratiques réelles<sup>182</sup> mettent à mal la vision dichotomique des pratiques récréatives (cf. chapitre 3). En premier lieu, on peut évoquer la mise en exergue de l'utilité de sa pratique récréative ; cette dernière permet de *communiquer sur les conséquences du changement climatique, de communiquer dans les écoles, de critiquer le suréquipement* ou encore *de créer une base de données photos* utile pour les coordinateurs de Via Alpina. De plus si l'effort n'est pas exclu de ces pratiques, il n'est pas nécessairement un but en soit mais il est davantage considéré comme un *prétexte à bivouaquer, une vertu thérapeutique*. Dans la même lignée, ces pratiques ne se défendent pas d'être en milieu hostile, inconnu ou lointain mais on peut voir apparaître les *Alpes, comme lieu familier*. Ainsi, plus que la confrontation au milieu, ce sont les *moments de convivialité de partage, l'expérience de nombreuses langues, cultures et personnes, la dimension sociale de la traversée ainsi que la richesse du milieu et de ses activités*. Et au-delà des compétences physiques et sportives nécessaires à la réalisation d'une pratique, est évoquée la nécessité de *compétences sociales*. Dans la même lignée, l'aboutissement déclaré n'est pas celui d'un exploit sportif ou d'une conquête sur le milieu naturel mais on retient *une vision poétique de la montagne, une grande fête sportive et multi-activité*.

---

<sup>182</sup> En effet, nous sommes bien conscients que nous ne travaillons pas directement sur les pratiques réellement réalisées sur le terrain. Cependant, nous considérons que ces discours sont révélateurs de ce qui est considéré comme une pratique légitime voire à valoriser. Par rebond ces discours permettent d'identifier les nouvelles valeurs constitutives de ses pratiques.



Figure 35 Tourisme de randonnée en montagne et arrangements au regard de la bulle touristique (BERTHELOT, 2012)

Finalement, l'analyse de ces quatre types d'outils de communication met en exergue un éventail large de pratiques représentées, « soutenues », et valorisées par la GTA. Certains comme les brochures ou les événement-séjours tendent à faire la promotion d'une itinérance en tant que potentiel produit touristique classique, d'autres comme les reportages ou les concours donnent davantage à voir une itinérance ancrée dans le *mythe du voyage* et les arrangements post-touristiques. Cet écart fait-il la force ou la faiblesse de la GTA ? S'il ne nous appartient pas d'y répondre, il est intéressant de constater que ces dernières ne se situent pas nécessairement sur la même branche évolutive (cf. chapitre 3) des pratiques récréatives. Certaines davantage ancrées dans l'hypertourisme, d'autres pouvant être plutôt rattachées à un après-tourisme. Dès lors il n'est sans doute pas étonnant de trouver le soutien de Mountain Wilderness au concours vidéo alors que nous avons évoqué leur désaccord face à la caravane de l'aventure. Cette spécificité de recouvrir un éventail large des pratiques itinérantes récréatives se retrouve-t-elle dans la façon qu'à la GTA de mener des études, mettre en place des observatoires de cette pratique ?

## **2. L'itinérance récréative et les observatoires des pratiques touristiques : l'exemplarité de la GTA ?**

Ce chapitre vise à interroger les actions de la GTA en tant que structure d'un entre-deux entre la gestion d'itinéraires et l'animation d'une filière. Pour y répondre, la première partie de ce chapitre s'est axée sur les actions de gestion des itinéraires et de communications mises en place par la GTA. La seconde partie s'attachera à montrer le rôle de la GTA dans l'observation des pratiques itinérantes. Une démonstration en trois temps se propose : quelle est la place de l'itinérance dans les observatoires alpins du tourisme ? Quelles sont les méthodologies utilisées pour mesurer l'impact territorial de l'itinérance ? Quels sont les apports méthodologiques de l'observatoire des pratiques itinérantes du Vercors ?

### ***2.1. L'observation du tourisme de montagne aujourd'hui : quelle méthode pour quelle montagne ?***

Chercher à savoir si l'ensemble des acceptions de l'itinérance récréative est identifiable par les méthodes actuelles des observatoires du tourisme revient à s'interroger sur le prisme de pratiques lisibles par ces derniers. Ce prisme sera identifié en puisant dans des exemples alpins de chiffres-clés, d'enquêtes de fréquentation et de discours produits par la MITRA (Mission d'Ingénierie Touristique de Rhône-Alpes), les Comités Départementaux du Tourisme (CDT) ou les Comités Régional du Tourisme CRT.

#### ***2.1.1. Des exemples d'études menées par des observatoires alpins : vers une prise en compte de l'itinérance ?***

Que ce soit en lisant les chiffres-clés publiés par Savoie mont-blanc Tourisme <sup>183</sup> ou en regardant ceux publiés sur le site de l'observatoire des Hautes-Alpes<sup>184</sup>, le même double constat peut être effectué. D'une part, la fréquentation touristique est en premier lieu mesurée à travers la fréquentation des hébergements marchands (hôtel, gîte, camping, etc.) ou celle des "propriétés personnelles" (résidence secondaire, chez la famille ou les amis).

---

<sup>183</sup> Edition 2010-2011

<sup>184</sup> [http://observatoire.hautes-alpes.net/?page\\_id=218](http://observatoire.hautes-alpes.net/?page_id=218), consulté à plusieurs reprises lors du mois de mars 2011.

En revanche, la fréquentation des cabanes non gardées et autres lieux de bivouac n'est pas comptabilisée parmi les nuitées touristiques. D'autre part, la pratique touristique est principalement identifiée soit à travers des pratiques payantes (piscine, plages surveillées) soit des pratiques sur sites remarquables (monuments, musées, maison des parcs naturels). Les pratiques sur des sites non répertoriés sur les cartes ou dans les guides touristiques ne servent pas, ici, d'indicateurs. Ce constat, certes, très rapide mais néanmoins révélateur, atteste que ce sont les pratiques payantes et de sites (ou plus largement de station) qui sont utilisées en premier lieu pour identifier l'existence d'une pratique récréative alpine.

Pour se pencher plus précisément sur la question de l'observation de l'itinérance récréative, l'étude "les attitudes et comportements de la clientèle touristique sur l'espace montagne des alpes sud" de l'été 2009 publiée par le CRT de la région PACA nous fournit un éclairage intéressant. En effet, de cette étude il ressort que seulement 7% des séjours font partie « d'un itinéraire par étapes dans le massif alpin » (cf. Illustration 39). Comme le soulignait le directeur adjoint de la GTA à la lecture de l'étude, ces résultats peuvent paraître peu encourageants quant à la présence significative d'une pratique récréative itinérante dans les Alpes du Sud. Et pourtant, en se penchant davantage sur la méthodologie, ces résultats méritent somme toute d'être relativisés. En effet, cette méthodologie peut s'apparenter davantage à un questionnaire passé à des touristes en villégiature où une question sur l'itinérance aurait été ajoutée. Les personnes étant multi-résidentielles au cours de leur séjour n'ont pas été prises en compte dans le panel. Cet exemple, s'il montre la volonté de cerner les pratiques qui se déroulent hors stations, montre aussi la difficulté d'adapter les méthodes d'observation à cette pratique en millefeuille.

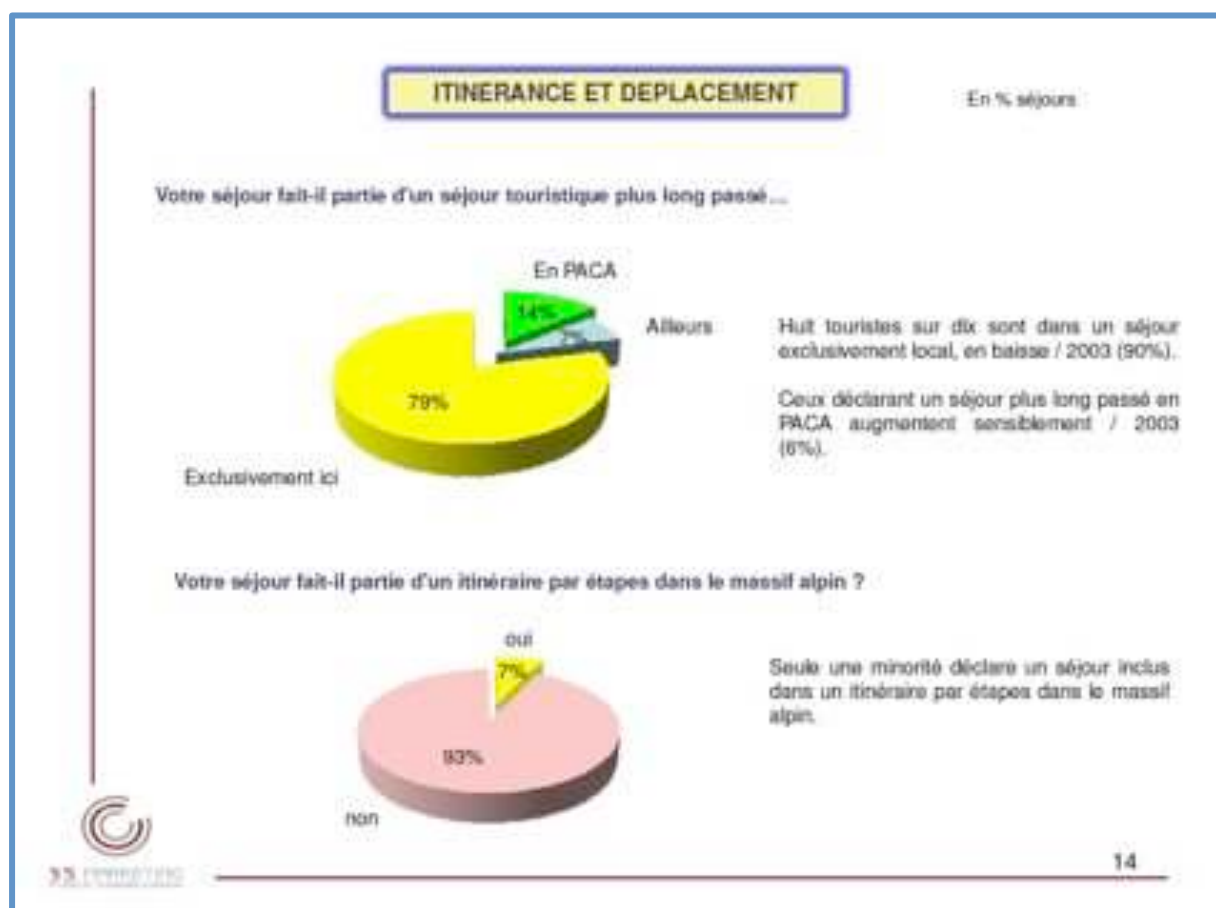


Illustration 39 : L'itinérance dans l'enquête estivale 2009 de la région PACA (Source : 3SMarketing, 2009)

L'intervention d'Hugues Beesau (directeur de la Mission d'ingénierie touristique Rhône-Alpes) lors des premières rencontres du tourisme itinérant nous permet de poursuivre cet éclairage. En se basant sur des éléments de l'état du marché et de la demande, il affirme qu'il faut réenchanter la montagne. Le fait que la montagne soit la première destination l'hiver mais uniquement la quatrième destination l'été et que la part des nuitées estivales en montagne ait diminué de manière importante, sont, selon lui, des indicateurs probants du désintérêt envers la montagne. Or, parallèlement, il estime que « les potentiels de loisirs et de tourisme de l'espace Montagne sont réels et multiples ». La réussite du test-produit *Les jeunes de 18 à 25 ans : Les Alpes en liberté jeunes*<sup>185</sup> en est, selon lui, une des preuves tangibles. Ainsi, ce constat de désaffection de la montagne (par les jeunes) qui s'appuie sur un constat de baisse des prestations marchandes, trouverait une solution dans une offre attractive répondant totalement à la « promesse de liberté spatiale et temporelle, tout en

<sup>185</sup> Ce produit propose « 4 bons d'hébergement (et non pas 4 jours), que l'on peut utiliser soit à la suite, soit séparément ; la possibilité de prolonger le séjour une fois qu'on est sur place ; les petits-déjeuners inclus, le reste au bon vouloir et à la carte ; et puis surtout, un dossier touristique qui permet d'organiser son séjour comme on veut. »

garantissant confort et sécurité dans un espace qualifié de "non touristique" (entendre sans concentration de touristes) ». Cette étude nous montre un exemple de sortie possible de la logique de station, mais pas pour autant de la bi-saisonnalité ou de la logique marchande. Finalement, de quelle montagne ces études nous fournissent-elles une observation ?

### 2.1.2. Le marchand, la bi-saisonnalité et la station, une priorité des observatoires alpins du tourisme ?

Loin de fournir un panorama exhaustif, les illustrations puisées ça et là dans le massif alpin semblent être révélatrices d'une vision particulière des pratiques récréatives de montagne : une pratique de station ou tout au moins de sites remarquables principalement en été ou en hiver et s'appuyant sur des prestations marchandes. Vision qui rentre en résonance avec le constat qu'il est possible de faire par le croisement des approches sociologique, politique, géographique et économique proposées par des observateurs universitaires (Cf. chapitre 3). En effet, ces derniers ont montré qu'en tant qu'unité de lieu, de temps et d'action, la station, modèle fordiste et moderne a été considérée comme le modèle de référence pour l'aménagement et le développement de la montagne. Le développement des pratiques récréatives alpines s'est donc basé sur une dichotomie structurelle entre le tourisme d'été et le tourisme d'hiver à l'image de ce paragraphe du schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes, présentée à Annecy le 5 mai 2006 : « Autant le tourisme d'hiver est un tourisme de site, autant l'offre estivale et d'intersaison se renforce quand on la traite à l'échelle d'un territoire, d'un massif, en jouant sur les diversités et les complémentarités. » . On peut donc faire l'hypothèse que les méthodes d'observations sont influencées par une vision particulière de la pratique de la montagne. Vision qui au-delà du produit touristique et du produit itinérant en particulier, peine à concevoir et donc percevoir l'ensemble des pratiques récréatives. Qu'en est-il lorsqu'il s'agit d'études directement axées sur l'itinérance ? Voit-on un élargissement de la focale d'observation ?



## ***2.2. Des études sur l'impact territorial de l'itinérance : retombées économiques et impact des itinéraires touristiques***

Pour identifier les méthodologies utilisées dans la mesure de l'impact territorial de l'itinérance, deux études seront tour à tour analysées. L'une ayant été mise en place dans le cadre d'un événement proposant une certaine unité de temps, de lieu et d'action : la Rando limousine ; l'autre permettant d'ouvrir la focale à une pratique moins bornée : les chemins de Stevenson.

### ***2.2.1. La Rando limousine VTT, un événement cerné dans le temps et dans l'espace***

La Rando limousine est une manifestation de tourisme sportif en Vélo tout terrain, qui a fêté sa 10<sup>ème</sup> édition en 2011. Les organisateurs considèrent que ses objectifs principaux sont le cyclotourisme et la découverte du patrimoine naturel, bâti et culturel. Ils précisent que « Il n'y a pas de compétition associée. (...) Elle permet aux participants de parcourir les grands espaces du Limousin, chacun à son rythme: en 2009, les 220 kms de l'itinéraire ont été parcourus en Corrèze et en Haute Vienne. (...) Les organisateurs proposent chaque année un parcours différent, pour valoriser tous les sites de la Montagne Limousine. La manifestation vise à proposer une image d'excellence en matière de pratique VTT dans la région: qualité des itinéraires, hébergements en village vacances, soirées concert, gastronomie limousine » (Source : association nature limousin, 2009).

Depuis 2006, une étude est menée chaque année pour évaluer ses retombées. Malgré les objectifs précédents cités ,ce ne sont pas les retombées culturelles qui sont mesurées mais bien des retombées "plus classiques" à savoir les retombées économiques et touristiques. Ainsi des données chiffrées comme les nuitées marchandes, les dépenses moyennes des participants et l'attraction touristique de l'événement sont produites. Plus précisément, on note et on se réjouit d'une augmentation constante du nombre de participants (cf. illustration 40). Même si depuis 2008, la participation a été limitée à 150, puis 200 vététistes du fait de la capacité d'hébergement et d'organisation du territoire.

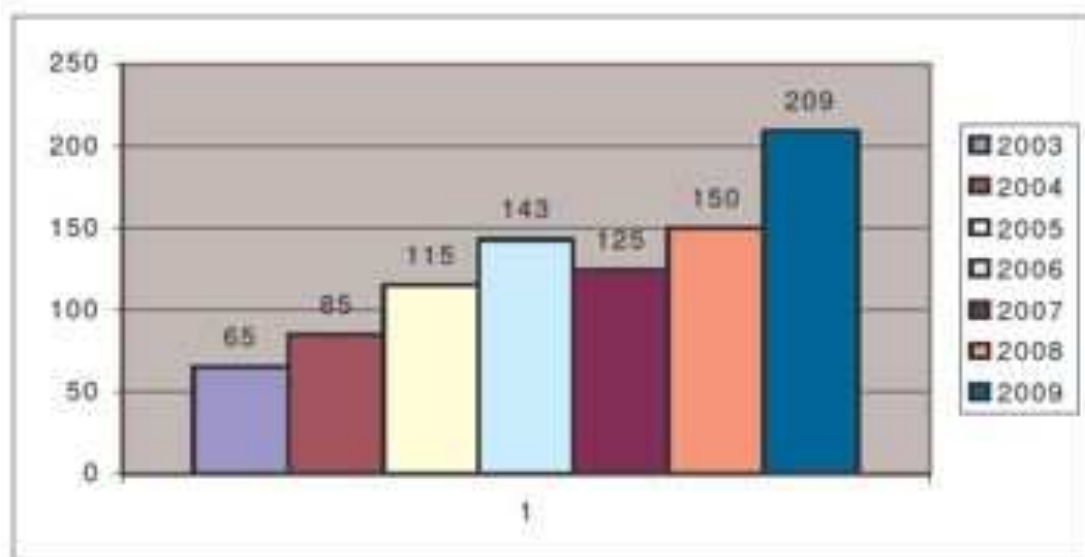


Illustration 40 : Augmentation de la participation à la Rando Limousine de 2003 à 2009  
(Source : association nature limousin, 2009)

Pour les dépenses moyennes par participant, sont pris en compte l'hébergement, la restauration, la consommation de produits locaux, ainsi que deux autres items : *consommation et divers, carburants*. (cf. illustration : 41)

TOTAL DES DEPENSES PARTICIPANTS NON RESIDENTS ( sur la base de 191 participants non résidents)		
	Dépense moyenne	Dépense totale
Hébergement hors rando	24.50	4680
Restauration hors rando	23.30	4450
Produits locaux	26	4330
consommations	15	2090
Divers, carburant	47	4940
<b>Total</b>	<b>135.80</b>	<b>20490</b>

Illustration 41 : Evaluation des dépenses en Euro lors de la Rando Limousine  
(Source : association nature limousin, 2009)

Concernant l'attraction touristique, TARLIN (2007) souligne l'attractivité de la manifestation avec plus 80% de participants extérieurs à la région en 2006. Plus précisément, 88% des 143 participants étaient issus de régions autres que le Limousin et

près de 15% étaient Belges. 46% des participants ont connu la Corrèze grâce à la Rando Limousine VTT.

Finalement, l'impact territorial de l'itinérance et la justification de la pertinence et de la réussite de cet événement pourtant voulu festif et culturel, passe par la mesure de sa fréquentation, de ses retombées économiques directes et de son potentiel d'attraction touristique. Alors que la pratique de l'itinérance interroge les frontières du tourisme, les indicateurs mobilisés ici s'inscrivent dans une logique moderne et fordiste. En décalant le regard ne pourrait-on pas mobiliser d'autres indicateurs telles que l'analyse des expériences vécues, des valeurs portées par l'événement ? Ce regard moderne sur l'impact territorial de l'évènement est-il lié à une certaine unité de temps (durée de l'événement), de lieu (itinéraire balisé) et d'action (la pratique du VTT) de ce dernier ? Qu'en est-il lorsque l'on s'intéresse à une pratique moins normée en terme de temps et d'action ?



La restitution de l'étude faite aux 2<sup>ème</sup> assises du tourisme itinérant à Ceillac le 25 septembre 2011<sup>187</sup> nous informe que les résultats obtenus sont le fruit de 56 jours de terrain répartis sur trois enquêteurs, 17 hébergeurs partenaires de la démarche qui comptabilisent leurs nuitées globales et leurs nuitées « Stevenson » de façon quotidienne, 5 éco-compteurs répartis sur le chemin, ainsi que la contribution de 6 Tours Opérateurs et de la FFRandonnée qui ont communiqué leurs chiffres de ventes (séjours et topo-guides).

La lecture de ces précisions méthodologiques permet à notre sens d'identifier l'angle d'approche choisi pour identifier et mesurer les pratiques itinérantes des chemins de Stevenson. En premier lieu, l'utilisation des éco-compteurs montre l'importance donnée à la fréquentation de l'itinéraire en tant qu'espace délimité et identifié malgré une volonté de mesurer l'impact sur les territoires traversés. De plus, on notera une utilisation d'indicateurs relativement classiques ou tout au moins classiquement retenus et utilisés par les observatoires du tourisme : la fréquentation touristique en générale et celle des hébergements en particulier ainsi que la dépense moyenne de la "clientèle". Autrement dit l'angle d'approche choisi est celui d'une échelle macro permettant d'obtenir des données chiffrées sur des flux et non un regard sur les pratiques ou les expériences vécues (cf. chapitre 1-tableau1). Ce positionnement est bien évidemment cohérent avec les objectifs fixés pour l'étude de « mieux cerner la réalité de la fréquentation du chemin de Stevenson, [d'] évaluer l'impact économique qu'ils génèrent sur les territoires traversés<sup>188</sup> » (LOUF, 2011). Mais n'y t-il pas toute une partie de pratiques plus buissonnières, qui n'est pas intégrée dans le prisme choisi par cette étude ? Finalement ne s'agit-il pas de mesurer l'itinérance uniquement lorsqu'elle est en correspondance avec la bulle touristique — alors que nous avons vu que la richesse de l'itinérance récréative se trouve dans les arrangements qu'elle propose de jouer avec cette dernière ? Plus concrètement, avec une telle approche de l'itinérance, n'est-il pas dès lors "normal" de trouver un profil d'itinérant relativement âgé (53 ans) c'est-à-dire ayant les moyens de se payer une telle pratique ?

---

<sup>187</sup> Cf. <http://www.grande-traversee-alpes.com/fr/espace-pro/porte-document.html>

<sup>188</sup> Même si pour ce deuxième point nous avons vu que la méthode se focalisa sans doute davantage sur l'itinéraire en tant que tel que les territoires traversés.

En effet, lors de notre intervention aux deuxièmes assises du tourisme itinérant<sup>189</sup>, nous nous interrogeons sur le "danger" de réduire l'impact territorial de l'itinérance à son impact économique. Ainsi si l'on considère que l'itinérance et plus généralement la montagne ne s'arrête pas à la limite des sites remarquables et des offres touristiques marchandes, comment doit-on modifier nos méthodes d'observation pour cerner les pratiques aujourd'hui hors du prisme des observatoires ? Dit autrement, en quoi la prise en compte des arrangements post-touristiques impose l'évolution des méthodologies d'observation ? Ces modifications apportent-elles un regard nuancé sur les alertes données par certains professionnels ou institutionnels concernant la « crise de la montagne » ? C'est à travers l'exemple de l'observatoire du Vercors que nous chercherons une partie de ces réponses.

### ***2.3. Au-delà des chiffres, les enseignements de l'expérience de l'observatoire des pratiques itinérantes du Vercors***

L'association des Grandes Traversées du Vercors (GTV) est quant à elle une structure émanant du Parc Naturel Régional du Vercors (PNRV) dont le rôle consiste à optimiser les potentialités de développement de la randonnée itinérante, considéré comme un produit d'appel majeur pour le massif du Vercors. La GTA et la GTV ont décidé de mutualiser leurs moyens pendant trois années pour affiner leur perception des pratiques existantes, d'une part, et des réponses proposées par le réseau des socioprofessionnels de la filière du tourisme itinérant sur ce territoire spécifique, d'autre part. Cette mutualisation de moyens a pris la forme d'un observatoire des pratiques itinérantes<sup>190</sup>. L'expérience de cet observatoire ne nous servira pas, ici, à énoncer des chiffres ou définir des profils-types. Mais au-delà de ces données chiffrées, nous reviendrons sur la mise en évidence de tout un champ de pratiques récréatives aujourd'hui non perçues par les observatoires "classiques" du tourisme et qui, pourtant constitue un enjeu majeur pour le tourisme de demain.

#### ***2.3.1. Le partenariat GTA-GTV : contexte, historique et méthode***

Afin de mieux cerner la pratique de l'itinérance touristique et son évolution, la GTA et la GTV ont, entre 2006 et 2008 ont réalisé une série d'études qui permettent aux GTV

---

<sup>189</sup> Notre intervention s'intitulait : *l'itinérance récréative au delà de la pratique sportive et touristique. De la diversification des pratiques pédestres à la diversification des pratiques touristiques* (source : <http://www.grande-traversee-alpes.com/fr/espace-pro/porte-document.html>)

<sup>190</sup> L'ensemble des résultats de l'observatoire est disponible en format informatique sur demande auprès de Grégoire Bel ([gregoire.bel@grande-traversee-alpes.com](mailto:gregoire.bel@grande-traversee-alpes.com)) ou Sophie Valeron ([sophie.valeron@pnr-vercors.fr](mailto:sophie.valeron@pnr-vercors.fr)).

d'affiner leur intervention sur le réseau de professionnels de la filière et à la GTA d'observer en grandeur nature le fonctionnement d'un réseau de professionnels sur un territoire spécifique qui concerne un de ses itinéraires phare (les Chemins du Soleil). L'objectif était de cerner les évolutions de l'itinérance, de caractériser la demande et ses évolutions pour permettre d'adapter l'offre et, enfin, de qualifier l'offre et son système organisationnel afin d'améliorer la qualité de la réponse aux besoins des clientèles.

Au cours de ces trois années, l'observatoire a donc cherché à fournir un panorama annuel de l'itinérance touristique. Pour ce faire, ont été conduites, des séries d'enquêtes, en fin de saison d'été et d'hiver, auprès du réseau des professionnels des GTV (principalement hébergeurs et loueurs de matériel). Il s'agissait d'enquêtes caractérisant la fréquentation et les types de services demandés. Ce travail a été complété, en été 2006 et en 2008, par une série d'entretiens qualitatifs avec des professionnels représentatifs du réseau des GTV. Ces entretiens ont permis d'affiner la compréhension du réseau, les interactions en son sein et son adéquation aux évolutions de la demande.

Année	Été	Hiver
2006	49 hébergements sollicités, 13 répondants	68 hébergements sollicités, 28 répondants.
2007	73 hébergeurs sollicités, 12 répondants	83 hébergements sollicités, 14 répondants.
2008	86 hébergeurs sollicités, 36 répondants	

Tableau 29 : Nombre de réponses des hébergements sollicités par l'observatoire GTA-GTV  
(Source : GTA, GTV, 2009)

De plus, des enquêtes visaient les itinérants sur le terrain. Des personnes de la GTA se rendaient sur les parkings au départ des sentiers ou le soir dans les gîtes, durant les périodes estivales, pour interviewer les pratiquants. Ce travail ne pouvant se prétendre exhaustif, vu le caractère diffus de la pratique, ne visait qu'à donner un aperçu des pratiquants et de leur mode de pratique. Ont été aussi menées des enquêtes de notoriété dans les principaux salons des randonnées (Paris, Lyon et Roc d'Azur de Fréjus) en début et fin de période. C'est lors de la préparation de la troisième année d'enquête que cinq constats ont conduit à modifier le protocole. Le premier révélé dans le cadre de la première série d'études de notoriété, concerne la forte image de la Résistance ainsi qu'à celle de la Réserve Naturelle des Hauts Plateaux (RNHP) associée au territoire du Vercors (cf. plan ci-après). Or ce secteur du massif est entièrement sauvage : aucun hébergement payant n'y est implanté. En parallèle, une étude commanditée par le PNRV a permis d'appréhender l'importante fréquentation des abris et cabanes non gardées du massif, et notamment par les

randonneurs itinérants. Cette étude avait une visée opérationnelle d'aménagement : cerner la fréquentation pour dimensionner l'investissement afin de maintenir l'équipement à un niveau satisfaisant (confort plus que rustique, mais présence d'une scie par ex.) Le caractère rustique de ces hébergements répond à une demande d'authenticité ainsi qu'aux impératifs de certains itinéraires pédestres qui – sans eux – n'auraient aucun point d'étape. L'arrivée de Caroline Hantz comme stagiaire sur la thématique de l'évaluation des pratiques itinérantes sur le Vercors a été le troisième élément déclencheur. Habitant elle-même le massif, ayant une bonne connaissance du territoire et des habitudes de ses habitants et très volontaire pour les missions de terrain, elle a souhaité s'intéresser plus en détail à cette zone sur laquelle la GTA ne disposait d'aucun indicateur de fréquentation. En parallèle, la GTA a commencé à se questionner sur le renouvellement des clientèles, et donc le rapport qu'entretiennent les jeunes avec la montagne. Or, il était pressenti que l'offre non-marchande était particulièrement en phase avec les attentes de ce public. Enfin, les entretiens individuels ou collectifs menés dans le cadre des missions d'animation des itinéraires de la GTA (hors Vercors) ont fait émerger le fait suivant : les refuges gardés reçoivent de nombreux coups de téléphone de personnes qui souhaitent connaître la date

de fermeture de la période de gardiennage pour venir, dès que possible, dans la partie « refuge d'hiver » non gardé. De même, les gardiens signalent l'engouement pour le repas au refuge plus bivouac sous tente à proximité, ou au contraire, le retour de la « gestion-libre ».



**Illustration 43 : Plan du Plateau du Vercors (Source : documentation personnelle)**



Ainsi, ces différents constats ont alerté sur le fait que la RNHP soit un élément très identifié de l'offre du territoire (notoriété), et que l'accès à des hébergements non-marchands (abris et cabanes) est un élément recherché de l'offre du territoire. Nous avons alors pris conscience qu'une part du flux d'itinérants pouvait ne jamais passer dans des structures à caractère commercial et, de ce fait, échappait totalement au dispositif d'observation s'appuyant essentiellement sur le retour des professionnels (adhérents aux GTV). Une réorientation du dispositif d'enquête a donc été effectuée pour l'été 2008 avec comme objectif de mieux cerner le flux de pratiquants.

Au cours de cette dernière période d'enquête les données suivantes ont été récoltées :

- 134 questionnaires « clientèles itinérantes » administrés principalement sur les itinéraires du Vercors ou dans les hébergements. Le secteur RNHP a été bien mieux pris en compte (cf. tableau 30).

Situation géographique	Lieu de l'enquête	Nombre d'enquêtes
<b>Hors RNHP</b>	Refuge la Soldanelle	2
	Auberge du Grand Echaillon	2
	Die	8
<b>Porte d'entrées de la RNHP</b>	Châtillon en Diois	5
	Chichilianne	6
	Corrençon en Vercors	11
	Gresse en Vercors	10
	Archiane	32
<b>Dans la RNHP</b>	Les 4 Chemins	3
	Pré Peyret	19
	Pas de la Ville	28
	Jasse du play	8
<b>Total</b>		<b>134</b>

- 86 questionnaires « professionnels » adhérents aux GTV, dans le but d'obtenir des informations quantitatives. 36 retours, soit un taux de retour de 42%.

- 34 entretiens avec des professionnels représentatifs du réseau des GTV. Le choix des prestataires a été réalisé en fonction de leur activité et de leur localisation de manière à garantir la meilleure « couverture » possible, à la fois de la filière et de la zone considérée.

**Tableau 30 : Répartition géographique des personnes enquêtées en 2008**  
(Source : GTA, GTV, 2009)

Mais, que nous apprennent de manière plus détaillée, ces données récoltées ? Quel type d'itinérants trouve-t-on sur ces zones jusqu'ici peu étudiées ? Ont-ils le même profil, les mêmes attentes que les itinérants identifiés les années précédentes ?

### 2.3.2. Trois années de résultats : différentes montagnes pour différentes fréquentations

L'élargissement de la méthode d'enquête<sup>191</sup> a pu démontrer la pertinence de l'hypothèse. Dès les premiers jours de terrain sur un des parkings donnant accès à la RNHP, de nombreux groupes d'itinérants partant en courts séjours en autonomie ont pu être questionnés. Les résultats des années précédentes (2006 et 2007) mettent en avant qu'une large majorité de prestataires du tourisme interrogés estiment que les itinérants appartiennent à des catégories socioprofessionnelles moyennes et aisées et sont plutôt âgés. Selon les entretiens réalisés durant ces deux années, du fait de la demande de plus en plus de confort, l'itinérance est devenue une activité de plus en plus encadrée et préparée. Elle nécessite donc une organisation et une logistique spécifique, comme le précise un hébergeur GTV : "Il y a moins de gens à l'improviste, tout se prépare, se réserve". Ainsi, l'itinérant est considéré par les professionnels comme étant moins autonome et moins baroudeur qu'autrefois, à la recherche de confort plus que d'aventure. Et, cette clientèle à la recherche de confort est prête à dépenser en conséquence. A titre d'exemple, elle favorise les hébergements de type hôtel, chambre d'hôte ou gîte d'étape. Au confort de base recherché par ce type d'itinérant (douche chaude, demi-pension, transport de bagages, produits régionaux, ...), les vététistes y ajoutent un besoin d'autres services spécifiques (un local de stockage sécurisé, du matériel d'entretien, une remorque pour le transport des vélos, ...). Enfin, ces itinérants ont tendance à préférer des itinéraires balisés et gérés (Grande Traversée du Vercors, du Jura, des Alpes, ...) et peuvent pratiquer l'itinérance pendant des séjours long (une semaine ou plus).

A l'inverse, les entretiens et questionnaires réalisés directement auprès des itinérants en 2008 (principalement sur la RNHP) révèlent un pratiquant itinérant ayant tendance à préférer le bivouac ou les cabanes. Il ne dépense pas, en moyenne, plus de 50 euros pour son séjour global. Ces itinérants représentent 45% des ingénieurs et cadres supérieurs rencontrés durant l'ensemble de l'été 2008, 57% des professions intermédiaires. Et il est à noter que 66% des employés bivouaquent. Mais il est difficile de différencier les personnes qui bivouaquent pour le plaisir, de celles qui le font principalement pour des raisons économiques. Quoi qu'il en soit, une partie importante des CSP élevées peut être

---

<sup>191</sup> Pour l'année 2008, l'enquête de terrain a été réalisée par Caroline Hantz et supervisée par Grégoire Bel et Libéra Berthelot, salariés de la Grande traversée des Alpes. L'appui et les contributions de Sophie Valeron, en tant que coordinatrice des professionnels des GTV, ont joué un rôle indispensable dans la production de ces résultats.

considérée comme des itinérants aventuriers.

Finalement, cet élargissement de la méthode d'enquête a mis en exergue une pratique de l'itinérance qui était jusqu'en 2008 hors du champ d'observation. Dès lors, deux types de pratiques apparaissent : celle de l' "itinérant confort" et celle de l' "itinérant aventurier". La première est perçue, maîtrisée et organisée par les professionnels d'un réseau, la seconde l'est moins parce que privilégiant le bivouac, les cabanes et les prestations non-marchandes en général. Comme le montre le tableau récapitulatif ci-après, l'itinérant confort et l'itinérant aventurier se rejoignent sur certaines motivations que sont *le sport, la nature, la montagne, la fraîcheur, les loisirs et la moyenne montagne* et sur la difficulté à trouver *des points d'eau*. L'âge, les CSP, la dépense globale, la durée du séjour, le type d'hébergement et de pratique, l'accompagnement ainsi que d'autres difficultés rencontrées sont autant de critères qui permettent de les distinguer.

	Type d'itinérants	
	Confort	Aventurier
<b>Age</b>	Plutôt âgée (25 ans à plus de 55)	Plutôt jeune (moins de 25 ans)
<b>CSP</b>	Plutôt aisée	Toute
<b>Dépense globale</b>	Plutôt élevée	Peu élevée voire inexistante
<b>Durée du séjour</b>	Long (plus de 7 jours)	Court (moins de 3 jours)
<b>Type d'hébergement attendu</b>	Hôtel, chambre d'hôte, gîte d'étape	Camping, cabane, bivouac
<b>Type de pratique</b>	Randonnée pédestre accompagnée, randonnée avec animaux de bât, randonnée équestre, VTT, vélo de route	Randonnée pédestre
<b>Accompagnement</b>	Oui pour la randonnée pédestre	Non
<b>Motivations</b>	Sport, nature, montagne, fraîcheur, loisirs, moyenne montagne	
	Paysage, découverte plaisirs, accessibilité	Partager une expérience entre amis, rupture avec le quotidien, aventure, économiser, se retrouver seul
<b>Problèmes rencontrés</b>	Qualité de l'hébergement (confort et répartition)	Poids du sac à dos
	Qualité des sentiers (balisage et difficulté)	Répartition de services (hébergement ravitaillement)
		Transport retour
	Manque d'eau	

Tableau 31 : Types d'itinérant confort et aventurier (Source : GTA, GTV, 2009)

L'existence d'une itinérance chez les moins de 25 ans peut être notée comme étant le deuxième résultat de l'évolution de la méthode d'enquête proposé pour l'été 2008. En effet, la proportion des jeunes (moins de 25 ans) durant l'été 2008 marque une nette augmentation au regard des chiffres de 2006. En 2008, la catégorie des moins de 25 ans

remplace celle des 25-55 ans qui était la plus nombreuse en 2006 (les 25-55 ans représentent 39% en 2008 contre 61% en 2006). L'écart de résultats est encore plus marqué avec ceux de l'été 2007 puisqu'il était constaté que « la population de moins de 35 ans n'est pas présente ». L'itinérant jeune est donc bien présent sur le Vercors. En 2008, avec 33% des itinérants, la tranche d'âge des moins de 25 ans est la plus représentée (car la plus interrogée) et avec 25% des personnes interrogées, les étudiants représentent la catégorie socioprofessionnelle la plus importante. Ces résultats nuancent donc fortement les observations antérieures et notamment le travail mené en 2006 et 2007. Rappelons que les études 2006 et 2007 étaient basées sur des informations recueillies auprès de prestataires touristiques. En 2008, le parti pris avait été de rechercher les itinérants aux entrées de la RNHP, qui avait été supposée comme un territoire idéal pour la pratique de l'itinérance « aventure » (puisque cette zone ne compte que des cabanes non gardées).

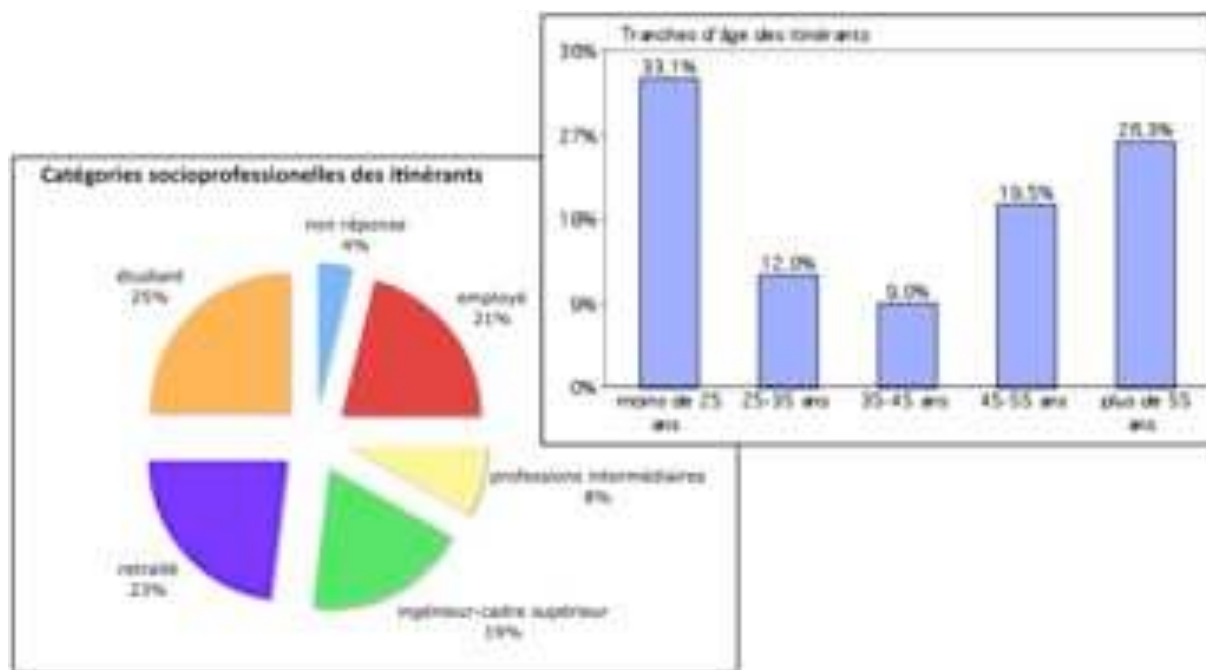


Figure 36 : Proportions des moins de 25 ans et des étudiants durant l'été 2008  
(Source : GTA, GTV, 2009)

Au regard de ces résultats, force est de constater que la RNHP attire beaucoup de jeunes sans doute pour des questions de pouvoir d'achat mais pas uniquement. Nous avons vu dans le tableau 3 que le profil « aventurier » n'est pas réservé aux jeunes ou aux catégories socioprofessionnelles *basses*. On peut alors en arriver à se demander pourquoi se contenter d'une cabane sans chauffage alors que l'on a les moyens de se payer une chambre d'hôtes ? Une explication peut se trouver dans le fait qu'il ne s'agit pas d'un choix par défaut, mais davantage au fait d'appartenir à un certain style de pratique (Corneloup, 2004). En se

référant aux différentes acceptions précédemment identifiées (*produit, projet, voyage, mode de vie*), nous pouvons considérer que l'élargissement de la méthode a permis d'agrandir le prisme de pratiques visibles par l'observatoire. En effet, l'ajout des entretiens et des questionnaires auprès de pratiquants hors sentiers battus et hors prestations marchandes a permis de révéler l'existence d'une pratique de type *voyage itinérant* et de mieux en cerner les contours. Une lecture en creux de ces résultats, nous amène à conclure que les méthodes de 2006 et 2007 ne pouvaient refléter que des pratiques correspondant aux acceptions *de projet et de produits* de l'itinérance récréative. Certes, *l'itinérance mode vie* reste encore une pratique non incluse dans le panel des pratiques cernées par l'observatoire. Cependant, cette expérience fournit d'ores et déjà un enseignement à deux niveaux. D'une part concernant les méthodes d'observation et d'autre part concernant les différents styles de pratique itinérante présents sur le Vercors. Bien évidemment, le panel d'itinérants interrogés (134 pratiquants) est trop faible et le territoire d'étude concerné pas suffisamment étendu (massif du Vercors) pour en tirer des conclusions générales sur la pratique de l'itinérance récréative dans les Alpes. Mais, d'autres indicateurs et résultats d'études semblent eux aussi aller dans ce sens. En effet, l'étude sur le poids sociologique et économique de l'itinérance (VERSANT Sud, Altimax, 2009) constate que les *traces du tourisme itinérant sont difficiles à suivre*. Elle met en avant plusieurs facteurs explicatifs à ce constat dont la non-différenciation entre l'itinérant et les autres touristes dans les statistiques existantes, une mauvaise connaissance des volumes de fréquentation (insuffisance du cumul des nuitées). De plus, cette étude basée sur un large panel de pratiquants (1213 questionnaires) permet de constater « la très bonne place du bivouac [(51%) et du refuge (31%)], alors qu'on les dit « en perte de vitesse auprès de ses clientèles "traditionnelles". » Enfin, l'auto-organisation est sur-représentée dans les itinérances en montagne, puisque « les répondants concernés citent le plus fréquemment une pratique entièrement auto-organisée (85% des citations), le recours intégral à un organisateur ou un accompagnateur ne représentant que 5% des citations ».

Les récits d'expérience tirés du magazine Carnets d'Aventure sont quant à eux un indicateur supplémentaire de l'existence d'une pratique de type *voyage itinérant* dans les Alpes. En effet, du premier numéro à ce jour, 5 articles et un dossier « spécial » font l'écho de ses *voyages itinérants* dans les Alpes. Enfin, dans le cadre d'une enquête menée en 2009 par la GTA, Yves Exbrayat, directeur de la maison de la montagne de Grenoble, explique qu'« une

quarantaine de jeunes vient quotidiennement se renseigner à la Maison de la Montagne pendant l'été. Ce ne sont pas des lycéens mais plutôt des « étudiants ou vieux étudiants » (sans doute dû au contexte de Grenoble qui accueille environ 60 000 étudiants chaque année), disons entre 20 et 30 ans. Ils recherchent principalement des randonnées pédestres de plusieurs jours (« nettement plus demandé que des randonnées à la journée »). Le premier élément d'information recherché concerne l'hébergement. (...). »

Ces différents résultats et observations mis ensemble attestent de choses. D'une part que la pratique de l'itinérance récréative dans les Alpes ne peut pas se réduire à son acception de produit c'est-à-dire à une itinérance basée sur des prestations d'encadrement et d'hébergement pour des catégories socioprofessionnelles élevées. Et, d'autre part, l'itinérance récréative fait peu souvent partie du panel de pratiques pris en compte par les observatoires touristiques. Dès lors, si ces derniers souhaitent prendre en compte les différentes acceptions de l'itinérance récréative : *du voyage au produit en passant par le projet voire le mode de vie ( ? )*, il leur est nécessaire d'élargir leur prisme d'observation.

### 2.3.3. Spécificités des études GTA, une approche globale de l'itinérance récréative ?

Nous avons vu que l'itinérance récréative ne pouvait être réduite à une pratique unique mais qu'elle recouvre un éventail d'acceptions allant du *produit itinérant* au *mode vie* itinérant en passant par le *projet* et le *voyage* itinérants. Or, les différents exemples puisés au sein des observatoires touristiques alpins nous ont montré que le prisme principal des pratiques récréatives observées, est celui d'une pratique marchande se faisant soit en été soit en hiver et dans un espace déterminé, celui du site touristique ou de la station. Dans le cadre plus particulier de l'itinérance récréative, comme l'atteste l'étude sur les *attitudes et comportements de la clientèle touristique sur l'espace de montagne dans les Alpes du Sud* et l'intervention d'Hugues Beesau aux *rencontres du tourisme itinérant*, ce sont le *produit* et le *projet* itinérants, qui peuvent être, au mieux, approchés par ces méthodes. Ainsi, même si des tentatives existent ça et là pour élargir ce prisme, les méthodes généralement usitées aujourd'hui par les observatoires touristiques fournissent une vision partielle des pratiques récréatives (alpines ?). Le « pas de côté » nécessaire pour observer certaines mutations des pratiques récréatives est donc encore difficilement franchi. Cette absence de pas de côté vient par ailleurs renforcer un discours de crise partiellement justifié.

L'expérience de l'observatoire des pratiques itinérantes du Vercors, dispositif mis en place sur trois années (2006, 2007, 2008) vient confirmer cette perception. En 2008, l'élargissement de la méthode a permis d'agrandir le prisme des pratiques visibles par cet observatoire. Cet élargissement à des pratiques non-marchandes (auto-organisées et en cabanes non-gardées) a mis en exergue une fréquentation conséquente de la RNHP par des itinérants « aventuriers » et des itinérants « jeunes ». Alors que les méthodes utilisées en 2006 et 2007 ne permettaient de lire que les pratiques correspondant aux acceptions de *projet et produit itinérants*, les outils ajoutés en 2008 ont permis d'identifier et cerner les contours de *voyage itinérant* sur la RNHP.

Dès lors un double enseignement peut être retiré de cette expérience portée par la GTA et la GTV, un premier sur les méthodes d'observation des pratiques récréatives et le second sur le discours de crise du tourisme de montagne. Pour le premier, nous sommes bien conscients que les méthodes principalement utilisées par les observatoires sont notamment dues à des contraintes d'ordre budgétaire, temporel et de ressources humaines. Mais, lorsque ces contraintes ne peuvent être dépassées, il faut alors être conscient que seul un prisme particulier des pratiques récréatives de montagne est observé. Pour palier ces difficultés, des pistes de solution peuvent sans doute être trouvées dans la proposition faite par certains universitaires de mettre en place des pratiques d'observations relevant davantage du système d'intelligence informationnelle (BOURDEAU P., CORNELOUP J., MAO P., 2003). Or, ce prisme vacant laissé par les observatoires du tourisme est d'autant plus important qu'il semble être l'une des clés de compréhension du discours de crise du tourisme de montagne. En effet, loin de remettre en question le ressenti et la perception des professionnels de la montagne, nous avons montré qu'il se passe encore beaucoup de choses en montagne notamment chez les jeunes et chez les itinérants. Et, afin de penser l'avenir, il est sans doute indispensable de se demander si cette crise tant évoquée n'est pas celle d'un certain modèle et si les pratiques mises en exergue, ici, ne sont pas un indicateur supplémentaire d'un « après-tourisme » (BOURDEAU, *à paraître*) dont il reste encore à saisir les contours et les enjeux.

## Conclusion chapitre 6

L'analyse des actions plus contemporaines de la GTA nous a permis d'affiner son positionnement dans le champ des pratiques récréatives en général et celle de l'itinérance récréative en particulier. Elle nous a aussi servi à poursuivre notre réflexion sur les processus et paradoxes d'aménagement et de territorialisation de l'itinérance.

Les projets GTA passés au crible des grilles de lecture : *itinérance alibi, ressource et héritée* et *diagnostic de l'ingénieur, du pasteur et de l'animateur* nous ont fait avancer sur leur degré de territorialisation ainsi que sur le problème de pérennisation de la Via Alpina. Dans l'un comme l'autre des cas, si la territorialisation constitue une sorte d'objectif, on peut constater qu'aujourd'hui ce dernier n'est atteint dans aucun des cas. Sans remettre en cause une possible territorialisation des projets itinérants, ce constat renforce l'idée d'une nécessaire animation territoriale de ces projets pour aboutir aux résultats espérés en termes d'intégration locale. Un manque d'animation territoriale avait d'ailleurs été constaté lors de la campagne d'évaluation de l'effet territorial de la Via Alpina (Secrétariat International VIA ALPINA, 2007) de même que pendant les focus-group menés en 2008 dans les Alpes-Maritimes et en 2009 auprès des hébergeurs du réseau GTA (RLL mises à part).

La question de la territorialité des projets GTA a aussi été abordée via l'évolution des formes géographiques des itinéraires. Une double évolution a pu être constatée : passage de l'itinéraire rectiligne au réseau et passage de l'itinéraire unique à l'itinéraire pluriel (cf. la Route des Grande Alpes *versus* Les Routes de la Lavande). Ce constat peut être lu comme un moyen de gérer le paradoxe de la mise en tourisme de l'itinérance ; la création d'itinéraire réticulaire permettant de réintroduit une part d'errance "perdue" par le développement d'aménagement et de services sur les itinéraires.

Si l'évolution post-moderne des itinéraires peut clairement être affirmée d'un point de vue géographique, l'analyse des moyens de communication de la GTA auprès du grand public (brochures et site internet, articles et reportages, événements-séjours, concours et bourses) apporte un autre éclairage concernant l'évolution des valeurs des pratiques souhaitées, impulsées ou accompagnées. Plus qu'un positionnement bien délimité, c'est une diversité des approches qui a été constatée. Certaines initiatives favorisent des pratiques proposant des arrangements au regard de la bulle touristique moderne, pendant que



d'autres semblent vouloir montrer la possible intégration de l'itinérance à cette dernière. Dit autrement, si ces opérations souhaitent toutes faire évoluer le panorama des pratiques alpines, elles proposent ou encouragent des évolutions qui se trouvent dans des registres récréatifs distincts. Les outils de communication de la GTA reprennent donc en grande part l'éventail des registres récréatifs (tourisme, post-tourisme et hyper-tourisme) et par là même du millefeuille de l'itinérance (projet, produit, voyage, mode de vie mis à part).

On peut vraisemblablement s'interroger sur la soutenabilité pour une structure d'avoir cette diversité de discours et d'approches. Mais, on peut tout autant estimer que cette diversité a autorisé la mise en place et l'évolution de l'observatoire des pratiques itinérantes du Vercors. Or, nous savons que ce dernier fournit un double enseignement tant sur les méthodes d'observation des pratiques récréatives (non-réduction de l'impact territorial à l'impact économique) que sur le discours de crise du tourisme de montagne (mise en évidence d'une "autre" fréquentation de la montagne). Et une telle action associée à des événements comme les assises du tourisme itinérant<sup>192</sup> ou à des études comme celle sur le poids économique et sociologique de l'itinérance, permet à notre sens à la GTA de jouer son rôle d'animateur de la filière de l'itinérance récréative. Reste donc sans doute à trouver le bon équilibre entre la gestion des itinéraires et l'animation d'une filière pour ne pas maintenir un grand écart trop périlleux pour l'avenir.

---

<sup>192</sup> Que ce soit les premières ayant eu lieu à Chambéry en 2009 ou les secondes de 2011 à Ceillac.

## Conclusion Partie 3

Appliquer les cadres théoriques précédemment définis aux actions passées et contemporaines de la GTA a fait émerger l'éventail de ses positionnements au regard de l'itinérance récréative et du tourisme alpin. En retour, cette étude de cas nous permet d'interroger ce cadre théorique et par là même de le faire avancer. Nombreuses ont été les interrogations soulevées, nous en retiendrons ici les plus saillantes ou les plus stimulantes. Le conflit entre la FFRP et la GTA est révélateur d'une double définition possible du terme *itinéraire*. Ces définitions mises en perspectives avec l'évolution des activités de la GTA de sa création aux années quatre-vingt ont fait ressortir trois temporalités dans l'approche de l'activité *marche à pied*. Ces approches cohabitent aujourd'hui. Avant les années soixante-dix, la marche à pied est la chasse gardée des experts tels que le Touring club de France (REAU, 2011), le CAF puis la FFRP. La randonnée est pratiquée pour entretenir le corps et l'esprit. A partir des années soixante-dix, la marche à pied devient randonnée pédestre, puisque la randonnée est bénéfique il faut qu'elle profite à tous et pour cela il faut faciliter sont accès en aménageant des itinéraires, en développant des services. A partir des années quatre-vingt, le nombre de pratiquants devenant suffisamment élevé, la randonnée pédestre intéresse les prestataires touristiques. Elle est désormais aussi pensée sous l'angle du produit touristique. De nombreuses associations, positionnées au départ sur l'aménagement des itinéraires (comme la GTA GTV, GTJ, Chamina), tenteront l'aventure de la mise en tourisme, de la commercialisation avec un bilan en 2011 plus que mitigé.

Nous avons par ailleurs noté l'importance donnée par la GTA à l'existence physique et symbolique de ses itinéraires. Ce constat permet de faire le lien entre hétérotopie et territorialité. En effet, contrairement à ce que nous supposions au début de ce travail de recherche, le tourisme diffus ne rime pas nécessairement avec absence d'aménagement physique ou symbolique des territoires. Certes, les itinéraires de la GTA proposent une nouvelle forme d'aménagement : la ligne voire le réseau en contre point de la surface de la station et moins d'infrastructure. Mais il existe un paradoxe dans la logique territoriale du virage aménagiste portée par la GTA puisqu'il s'agit de créer des limites (symboliques ou physiques) pour induire un développement diffus. Ce constat nous autorise à supposer que l'émergence de la postmodernité territoriale rime avec hétérotopie du flou et ou du réseau (et non pas absence d'hétérotopie), comme la modernité territoriale aurait été celle de l'hétérotopie du fixe ou de la limite.

Les contradictions soulevées entre modernité et postmodernité lors de l'observation de la communication de SuisseMobile permettent de poursuivre la réflexion sur la postmodernité territoriale. En effet, cette supposée divergence au sein d'une même structure nous pousse à défendre l'idée que modernité, postmodernité et transmodernité, loin de pouvoir être pensées comme un bloc monolithique, gagnent à être perçues comme l'agrégation de différents régimes<sup>193</sup>. Et aujourd'hui, si nous affirmons à titre exploratoire l'existence d'un régime culturel, d'un régime économique, d'un régime géographique, loin de nous l'idée de proposer une liste achevée. Suite à cette proposition, la supposée contradiction entre approches moderne et postmoderne peut être interprétée comme un positionnement moderne pour ce qui est du registre culturel et un positionnement postmoderne pour ce qui du régime géographique. Ainsi à titre spéculatif et en référence à un exercice prospectif sur la station de 2020 effectué par des étudiants de l'IGA, une station bien que moderne d'un point de vue territorial ou géographique, peut être génératrice de pratiques basées sur une économie et une culture transmoderne. On pense plus particulièrement à une proposition faite d'une station de « l'après pétrole » où les animaux de bâtts remplaçaient les téléskis et où l'agriculteur devenait perchman.

La postmodernité territoriale se traduit pour la GTA dans le passage d'un itinéraire unique et linéaire (fil rouge) à des itinéraires pluriels et réticulaires. Ce passage a été identifié comme un moyen de gérer le paradoxe de la mise en tourisme de l'itinérance. En effet, cette dernière se traduit par un aménagement et un développement de service pour faciliter l'accès à l'itinéraire au plus grand nombre. Or, du fait de son rapport dialogique entre itinéraire et errance, l'itinérance fait en partie sienne le *mythe du voyage*. Ainsi, le passage de la ligne droite, « sorte de tuyaux traversant des territoires », aux réseaux, « maillage d'itinéraires coordonnés mais non forcément continus, non forcément linéaires et non forcément dédiés à une seule pratique » permet de réintroduire dans un aménagement équipé voire standardisé une part d'autonomie et de liberté au moins dans le choix du parcours.

La relation qu'entretient la GTA avec les différents territoires concernés par son action a aussi été abordée à travers l'échec du passage de relais des projets GTA (affichés pourtant comme un aboutissement pendant de nombreuses années) ainsi que la relative précarité

---

<sup>193</sup> Nous utiliserons le terme régime en référence au régime d'historicité (HARTOG, 2003).

du devenir de Via Alpina (en tant que projet). Sans remettre en cause la possible territorialisation de projets inter ou trans-territoriaux, ces exemples mettent en exergue l'importance de l'animation du réseau de partenaires ; d'autant plus lorsqu'il s'agit au départ d'une itinérance alibi et non d'une itinérance héritée.

Enfin, l'expérience de l'observatoire du Vercors révèle l'inadéquation des méthodes actuelles issues des observatoires du tourisme pour cerner l'ensemble du millefeuille de l'itinérance. En effet, des exemples puisés à l'échelle de l'arc alpin français montrent des méthodes et des résultats concentrés sur un tourisme moderne au niveau économique (prestataires du tourisme et activité payantes), géographique (la station ou site remarquable) et culturelle (bi-saisonnalité). Par la même elle vient apporter de l'eau aux moulins de ceux qui proposent de lire la supposée crise actuelle de la montagne comme une révolution géoculturelle.



**CONCLUSION GENERALE**

Au terme de ce cheminement, il est temps de revenir sur le parcours réalisé et de préciser les différents enseignements que l'on peut en retenir. Pour cela, nous reviendrons sur le questionnement initial et les hypothèses induites :

***En quoi l'itinérance récréative qui privilégie le cheminement à la destination, l'improvisation à l'organisation, permet-elle de (re-)penser le tourisme de montagne (et des Alpes en particulier) ?***

L'objectif de cette conclusion est donc d'effectuer une synthèse des résultats obtenus, puis de présenter les nouvelles pistes de recherche qui s'ouvrent à nous étant donnée l'avancée de nos réflexions.

### ***Rappel des principaux enseignements***

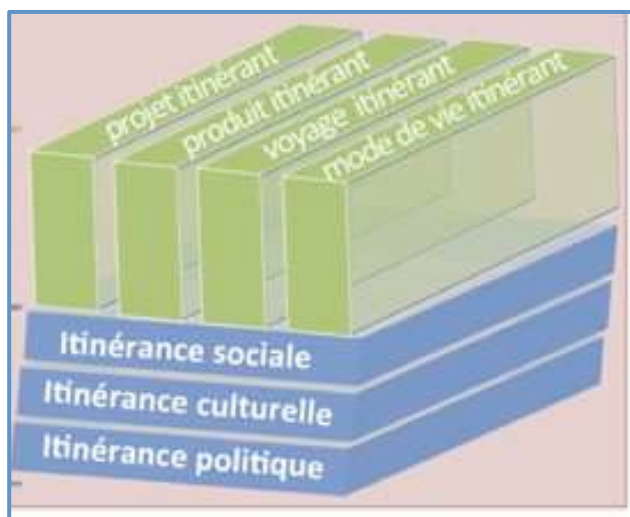
#### ***Société en mouvement et cadre réflexif***

La première hypothèse formulée pour répondre à cette problématique était que « l'itinérance comme la société en mouvement impose un nouveau cadre réflexif » avec comme questionnements sous-jacents les mutations des rapports société-mobilité et les enjeux de connaissance induits. Pour tester cette hypothèse, notre première partie avait pour but d'analyser les conséquences théoriques d'une observation axée sur les pratiques récréatives en mouvement.

Notre premier chapitre a mis en exergue trois postures en sciences sociales (*posture d'éloge de la mobilité, posture sceptique voire critique de la mise en mobilité, posture intermédiaire*) pour cerner ce rapport société-mobilité. Deux enseignements communs ont été identifiés et retenus pour construire notre cadre théorique : l'insuffisance de la notion de déplacement et la nécessité d'une grille de lecture spécifique ancrée dans le tournant culturel de la Géographie. Notre analyse a montré l'utilité de dépasser une lecture dichotomique, cette dernière pouvant être attribuée à un cadre de lecture issue de la modernité ne permettant pas l'analyse des arrangements proposés par les pratiques en mouvement. De ce fait, notre analyse entre en écho avec les débats contemporains des géographes sur la postmodernité territoriale dont l'existence d'une territorialité contemporaine à géométrie variable et l'avènement de la complexité territoriale sont deux points de convergence. Au final, l'analyse multi-échelle et transdisciplinaire, le dépassement des dichotomies sédentaire-nomade et réseau-territoire, l'approche par la

pratique et le récit sont trois éléments constitutifs d'un cadre théorique permettant d'aborder la société en mouvement.

Le deuxième chapitre a servi à tester et affiner ce cadre d'analyse par l'approche d'une pratique en mouvement particulière, l'itinérance récréative. Mais aussi à saisir les contours et l'intérêt de l'itinérance au regard des notions existantes. L'intérêt d'un double millefeuille vertical et horizontal (pour mémoire cf. figure ci-contre) pour aborder



l'itinérance récréative a été argumenté en montrant la convergence entre les différentes modalités de l'itinérance. Notre argumentation s'est appuyée tant sur l'analyse de l'utilisation du terme itinérance (festivals culturels, CRI, rencontre sur l'itinérance, etc.) que sur la pratique de cette dernière (marche militante, psychogéographie, etc.). Le millefeuille vertical, en intégrant les dimensions

sociales, culturelles ou politiques, confirme l'analyse faite de manière globale sur la société en mouvement et permet de dépasser une vision de l'itinérance réduite à une pratique de déplacement. Le second millefeuille permet de rendre compte de la complexité et de la diversité des pratiques itinérantes en ne réduisant pas l'itinérance au tourisme itinérant puisque projet itinérant, produit itinérant, voyage itinérant et mode de vie itinérant font dès lors partie du cadre d'analyse. Une fois ce cadre posé, des enquêtes qualitatives faites auprès des pratiquants et des récits d'expérience ont été mobilisés pour lire de manière dialogique l'itinérance dans son rapport au lieu, à l'espace et au territoire. De cette lecture, deux résultats principaux peuvent être retenus. De manière contre-intuitive du fait de l'amalgame contemporain entre mobilité, nomade et liberté, l'itinérance en tant que pratique en mouvement ne peut être assimilée à une pratique libre de toute contrainte. De plus, il est possible de trouver des logiques sédentaires dans la pratique de l'itinérance récréative. Il en ressort trois types de rapport au lieu : un lieu en soi (une simple ligne isolée des lieux traversés), un lieu ouvert vers l'extérieur (une ligne droite entre des lieux à découvrir), un lieu flou et mobile (un lieu avec une épaisseur à la fois géographique, culturelle et sociale). Afin, trois logiques de territorialisation ont pu être identifiées : *itinérance alibi*, *itinérance ressource*, *itinérance héritée*.



### Enseignement n°1

Notre première hypothèse se trouve donc validée d'une part grâce à une revue de la littérature grise d'autre part grâce à la mobilisation d'un riche panel de matériaux. A la nuance près que l'itinérance n'impose pas un nouveau cadre réflexif mais ce dernier est indispensable lorsque l'objectif du chercheur est de saisir les mutations, les hybridations, les pas de côté en cours dans les pratiques contemporaines. Dès lors, mener une investigation dans le champ de la société en mouvement en général ou de l'itinérance récréative en particulier impose au chercheur la transversalité, la prise en compte de la complexité, le dépassement dichotomique voire l'établissement d'une approche dialogique. Il en résulte une approche tant structurelle qu'individuelle alliant analyse des flux et des valeurs.

Suite à cette démonstration, on peut considérer que l'itinérance est une figure post-moderne proposant de lire des arrangements au regard des cadres existants. La notion d'arrangement reprise à LUSSAULT (2007) étant entendue aux termes de cette partie en tant qu'entre-deux (BOURDEAU, 2003) ou agencements proposés par certaines pratiques. Elle est apparue comme fructueuse pour nommer ce qui dans les pratiques récréatives propose le dépassement d'une rupture dichotomique entre deux mondes : l'un du récréatif, l'autre du quotidien ; l'un nomade, l'autre sédentaire. Avant d'analyser une pratique itinérante récréative (l'itinérance pédestre) pour cerner plus précisément les arrangements et les dialogismes qu'elle propose, une question devait être traitée, celle du *cadre d'analyse* mobilisé en sciences sociales pour appréhender les pratiques touristiques. Dit autrement, *quelles sont aujourd'hui les frontières données aux pratiques touristiques et font-elles consensus ?*

#### ***Tourisme, pratiques itinérantes et arrangements***

Cette question est abordée dans le traitement de la deuxième hypothèse : « Les pratiques itinérantes dessinent de nouvelles frontières pour le tourisme et le tourisme alpin en particulier ». Afin de tester cette hypothèse, l'intention de la deuxième partie était d'ancrer la démonstration dans le monde du tourisme et de montrer les limites et apports des cadres proposés aujourd'hui.

Le premier chapitre a plus particulièrement cherché à répondre aux questions suivantes :

*La définition du tourisme fait-elle consensus dans la communauté des chercheurs en sciences sociales ? Quelles sont les frontières aujourd'hui classiquement retenues pour identifier pratiques touristiques et pratiques quotidiennes ?*

La confrontation entre les différentes postures existantes pour aborder les pratiques récréatives contemporaines (défense de la valeur positive du tourisme (de masse), défense de la valeur positive du voyage (libre) et dépassement du mythe touristique) et l'analyse de pratiques récréatives contemporaines (itinérance de proximité, New-Age travellers et itinérances militantes) a montré un "angle mort" dans les pratiques récréatives aujourd'hui étudiées. Une convergence est à établir avec le constat fait pour l'observation du rapport société-mobilité. L'observation du rapport société-mobilité et celui société-tourisme se rejoignent sur un double enjeu heuristique : faire évoluer les cadres modernes d'analyse et montrer le dénominateur commun des pratiques aujourd'hui lisibles en creux (en termes de rapport au temps, à l'espace et à l'Autre). Cet objectif passe par la reconnaissance de l'intérêt d'une géographie de la post-modernité et celle d'une approche par le post-tourisme voire le trans-tourisme.

Dans le second chapitre, l'entrée par le récit et donc l'intentionnalité pour déconstruire la pratique de l'itinérance pédestre au long cours en tant que pratique de rupture, nous autorise à réaffirmer le dépassement des frontières du tourisme établies dans un cadre moderne et dichotomique. Nombreux ont été les arrangements mis en exergue et nous pouvons reprendre ici à titre illustratif *la découverte dans des lieux connus et balisés, l'étrangeté de « l'ici », l'altérité familière et le quotidien de l'ailleurs*. En pensant de manière englobante et synthétique les arrangements des pratiques récréatives égrainés au cours de cette partie (dont la découverte dans des lieux connus, le dépassement de la frontière entre loisir et travail, la revendication militante au sein d'une pratique récréative), trois dichotomies classiques de délimitation des frontières des pratiques récréatives se trouvent dépassées : lieu de vie/lieu récréatif, quotidien/hors quotidien, valeurs/vacances.

## Enseignement n°2

Ces réflexions et résultats viennent valider la deuxième hypothèse, voire la dépasser. La croisée des approches sociologiques, politiques géographiques et économiques nous a permis de comprendre l'institution de la station (fordiste et moderne) comme modèle d'aménagement et de développement du massif alpin des années 1970 à 2010.

Or, les matériaux traités ici et l'élargissement de la focale aux pratiques non itinérantes autorisent à formuler une nouvelle hypothèse d'éclatement de la bulle touristique. Dans cette bulle touristique, les pratiques sont pensées en un lieu récréatif donné dans un temps du hors quotidien tout en prenant une distance avec les codes et valeurs de la société. Dès lors, certaines pratiques récréatives (itinérantes ou non) dessinent de nouvelles frontières au tourisme et au tourisme alpin en particulier. Et, notre démonstration a montré l'insuffisance du terme "tourisme" pour comprendre ces pratiques.

L'itinérance est une figure post-moderne en ce qu'elle fournit une grille de lecture stimulante pour penser les arrangements entre ce qui est considéré comme l'extérieur et l'intérieur de la bulle touristique. Certaines pratiques récréatives (itinérantes ou non) interrogent voire font éclater cette bulle touristique en tant qu'unité de temps, de lieu et d'actions. L'apport de la notion d'arrangement est d'aider à identifier la perméabilité de ces frontières pour en redessiner les nouveaux contours. Mais toutes les pratiques itinérantes ne riment pas toujours avec arrangements ou pratiques post- ou transmodernes. On peut évoquer à nouveau, ici, les croisières de luxe en paquebot ou en transsibérien, qui relèvent davantage de l'hypertourisme. Ainsi, comment une structure alpine qui s'appuie sur cette notion d'itinérance se place-t-elle dans le champ des pratiques récréatives ? Prend-elle en compte les arrangements proposés par certains pratiquants ?

### ***Itinérance, Itinéraire et tourisme alpin***

Cette question a été traitée à travers l'exemple de la GTA en faisant l'hypothèse suivante : « Les actions de la GTA favorisent des pratiques qui interrogent le tourisme alpin et les modèles d'aménagement et de développement dominants ». Un double objectif était visé à travers ce cas d'étude : positionner la GTA au regard des précédents résultats et voir comment son statut et ses actions les réinterrogent.

En s'appuyant sur des entretiens et des documents historiques, le premier chapitre s'est plus précisément attaché à montrer la singularité de la GTA dans le paysage du tourisme alpin. Lire son histoire à travers le concept de virage aménagiste nous permis d'identifier deux paradoxes constitutifs de sa création et de ses missions. Le premier est un paradoxe que nous avons défini comme étant territorial. En effet tout en s'appuyant sur un tourisme diffus, l'aménagement physique et symbolique des territoires traversés est central et passe par l'équipement d'un itinéraire qui peut être interprété comme la construction d'une hétérotopie. Le deuxième paradoxe est davantage culturel entre la défense de valeurs et pratiques de l'ordre du *mythe du voyage* et celles d'*organisation, d'aménagement et de développement* au nom d'un tourisme pour tous et du développement régional. Or, l'analyse du problème plus contemporain de pérennisation de la Via Alpina a montré que la singularité alpine de la GTA se situe non pas dans son approche technicienne de l'itinérance récréative basée sur le doublon itinéraire-errance, mais bien dans le fait de porter au sein d'une même structure une logique d'action autour de l'itinéraire et une logique de projets autour d'études réflexives.

Une fois cette singularité identifiée, nous avons (dans le chapitre six) d'une part poursuivi notre réflexion sur les processus et paradoxes d'aménagement et de territorialisation de l'itinérance, et d'autre part affiné l'analyse du positionnement de la GTA dans le champ des pratiques récréatives en général et celle de l'itinérance en particulier. Il en ressort que si la territorialisation des projets itinérants n'est pas remise en cause, elle est conditionnée par la présence d'une véritable animation territoriale des projets, et ce d'autant plus si ces derniers sont au départ des itinérances *alibi*. De plus, nous avons identifié le passage des projets de la GTA de l'itinéraire unique et rectiligne aux itinéraires pluriels et réticulaires comme un moyen de gérer le paradoxe de mise en tourisme de l'itinérance. Ce passage pouvant aussi être considéré d'un point de vue géographique comme un marqueur de l'évolution post-moderne des itinéraires de la GTA. L'analyse des moyens de communication de la GTA auprès du grand public montre quant à elle une diversité dans les pratiques récréatives souhaitées, impulsées ou accompagnées. Dit autrement, les outils de communication de la GTA reprennent en grande partie l'éventail des registres récréatifs précédemment identifiés (tourisme, post-tourisme et hyper-tourisme) ainsi que celui du millefeuille de l'itinérance (projet, produit, voyage). C'est sans doute cette diversité de discours et d'approches qui permet à une structure comme la GTA de jouer son rôle

d'animateur de la filière de l'itinérance récréative. Nous avons identifié ce rôle d'animation dans la mise en place de l'observatoire des pratiques itinérantes du Vercors et dans les deux éditions des Assises du tourisme itinérant.

### **Enseignement n° 3**

En s'appuyant sur l'itinérance la GTA interroge de fait le tourisme alpin, pour sa part ancré jusqu'à aujourd'hui majoritairement dans une logique de station fordiste et moderne. Pour autant, les constats égrainés tout au long de cette troisième partie montrent que la GTA n'a pas un positionnement clairement défini ni au regard des différents registres récréatifs ni au regard des "millefeuilles" de l'itinérance.

De manière plus générale, l'étude de cas sur la GTA a permis d'identifier plusieurs paradoxes de la mise en tourisme de l'itinérance ; ces paradoxes sont d'autant plus grands lorsque cette mise en tourisme rime avec l'aménagement touristique d'un itinéraire. Ces paradoxes posent, aujourd'hui, un véritable enjeu en terme de méthode d'observation. Nous avons vu que des indicateurs et des méthodologies commencent à émerger pour mesurer l'impact économique de l'itinérance. Ils sont sans doute essentiels pour légitimer l'itinérance récréative comme vecteur de développement. Mais il reste à produire un travail de recherche d'indicateurs et de méthodologie pour les autres couches du millefeuille, qui sans nul doute ont aussi une valeur ajoutée pour les territoires, même si elle n'est pas directement économique.

### ***Sciences sociales, recomposition à l'œuvre et apport de l'après-tourisme (?)***

Au final, s'interroger sur l'itinérance récréative en s'appuyant sur les pratiques et récits d'expériences a permis d'entrer dans les débats contemporains au sein des sciences sociales (territorialité et mobilité), et de mettre en évidence les recompositions à l'œuvre dans le champ des pratiques récréatives (post-tourisme, trans-tourisme, hyper-tourisme). La place de l'itinérance récréative dans cette thèse était donc double. Premièrement, en nous intéressant aux pratiques itinérantes, nous avons validé les recompositions à l'œuvre. Deuxièmement en définissant l'itinérance récréative, nous avons montré son apport heuristique au regard des notions existantes (figure postmoderne, dialogique et complexe). Ainsi, les pratiques mobilisées dans cette thèse, si elles ne sont pas majoritaires en termes de flux nous ont servi à préciser ces recompositions en terme de dépassement des dichotomies lieu de vie-lieu récréatif, quotidien-hors-quotidien, valeurs-vacances. Dépassement que nous avons choisi de nommer par le terme arrangement. Or, BOURDEAU

(2011) appelle après-tourisme le regroupement de trois modalités « mutantes » d'un tourisme au premier degré notamment basé sur ces dichotomies (cf. figure 37). Ces modalités sont celles du post-tourisme, de l'hyper-tourisme et du trans-tourisme et sont considérées comme des « transformations, déclinaisons ou avatars du fait touristique ». Le post-tourisme est, ici, pensé dans le sens de URRY (*op. cit.*) i.e. issu de la post-modernité. L'hyper-tourisme est issu de l'hyper-modernité telle que proposée par LIPOVETSKY (2006). Il constituerait un tourisme moderne puissance 10 en accentuant « l'utopie et l'uchronie de l'insularité et de l'altérité touristique à grand renfort d'équipements ultrasophistiqués portés par une inflation instrumentale » (BOURDEAU, *op. cit.*). Enfin, le trans-tourisme est à rapprocher de la transmodernité telle que l'a notamment développée DUSSEL (1992). Il « regroupe des pratiques et représentations de la récréation marquées par un volontarisme éthique (...) et une recherche de cohérence existentielle, basées sur l'hybridation de l'univers récréatif avec la vie quotidienne, l'agriculture, le patrimoine, l'art(isanat), l'éducation, le développement personnel et même la spiritualité. » (BOURDEAU, *op. cit.*)

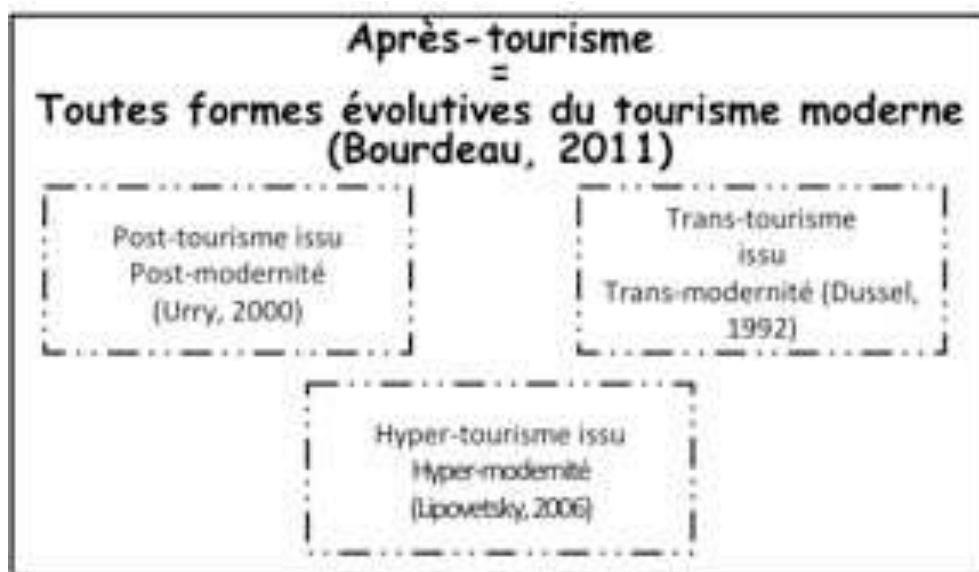


Figure 37 : L'après-tourisme d'après Bourdeau (2011)

Dans ce cas, le parti pris est d'intégrer dans la notion d'après-tourisme toutes les formes induisant une mutation du tourisme moderne. De ce fait, des pratiques telles que les croisières en paquebot de luxe qui exacerbent l'uchronie et l'utopie touristique se voient classées aux côtés des pratiques qui en proposent le dépassement. On pense notamment aux pratiques décrites précédemment (itinérances de proximité, itinérances au long cours,

New Age Traveller et itinérances militantes). Autrement dit alors que les premières restent dans la continuité d'un jeu dichotomique (ici-ailleurs, lieu de vie-lieu récréatif, quotidien-hors quotidien, valeurs -vacances), les secondes comme nous l'avons montré en présentent des arrangements (découverte dans des lieux connus et balisés, l'étrangeté de « l'ici », l'altérité familière, pratique récréative comme mode de vie, quotidien de l'ailleurs, pratique récréative et militantisme, etc.). Ainsi, afin de participer à ce « "chantier" conceptuel » (BOURDEAU, *op. cit.*), nous proposons de "restreindre" la notion d'après-tourisme aux formes qui rendent perméables les frontières du champ récréatif i.e. aux pratiques de l'ordre du post- et du trans-tourisme. De manière induite, l'hyper-tourisme s'en trouve exclu puisque nous considérons qu'il concerne des évolutions d'un autre ordre. En effet alors que les premiers prennent en compte les pratiques qui proposent et interrogent l'utopie et l'uchronie touristique, le second est un cadre d'analyse pour les pratiques qui exacerbent cette utopie et uchronie (cf. figure 38).

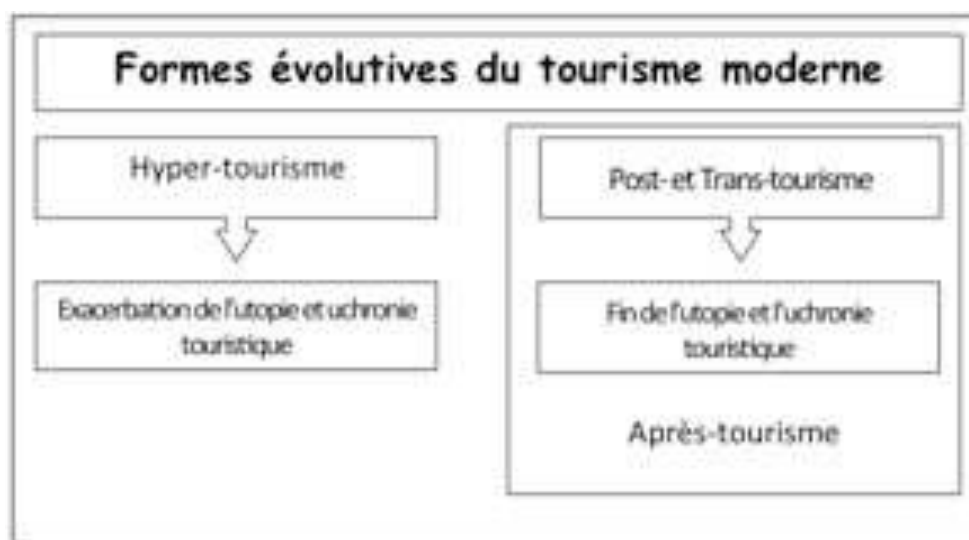


Figure 38 : Proposition de distinction entre hyper-tourisme et Après-tourisme

Dès lors, ce cadre et ses propositions d'évolutions posés, une grille de lecture basée sur la notion d'après-tourisme permet d'élargir le prisme d'observation des arrangements constitutifs de certaines pratiques récréatives contemporaines. Si la notion de post-tourisme permet d'appréhender la ré-introduction de la découverte dans les pratiques itinérantes de proximité, voire urbaines ainsi que le mixage entre pratique récréative et mode de vie, cette grille de lecture plus englobante permet notamment d'intégrer dans le champ d'observation les arrangements inhérents aux itinérances au long cours.

## *Approche critique, éléments complémentaires et perspectives*

L'ensemble des résultats et des intérêts de cette recherche mène à formuler quelques-unes de ses limites mais aussi quelques perspectives en termes d'enjeux de connaissance. Celles-ci concernent différentes échelles et champs d'observation : l'itinérance récréative, le tourisme alpin, les pratiques récréatives, la mobilité en générale et l'hybridité.

### ***Sur l'itinérance récréative***

Pour cerner l'itinérance récréative, nous nous sommes positionnés en faveur d'une complémentarité d'une approche en terme de flux et d'une approche en terme de valeurs et de pratiques. Or, notre thèse a davantage mis l'accent sur les valeurs et les pratiques. En effet, il nous apparaissait nécessaire dans un premier temps de situer l'itinérance dans le champ des pratiques récréatives. Dessiner les contours de l'itinérance récréative était une étape d'autant plus indispensable au vu des constats établis lors de la relecture des études existantes portant sur la Rando Limousine, les Chemins de Stevenson et l'observatoire des pratiques itinérantes du Vercors). L'enseignement tiré de ces trois études est qu'en ayant une focale resserrée des pratiques récréatives, il est possible de « passer à côté » d'une partie des pratiques réellement existantes. Les millefeuilles de l'itinérance et la recomposition des pratiques récréatives étant posés, ce chantier d'abord méthodologique mais aussi conceptuel de l'observation de l'itinérance à une échelle macro peut être ouvert.

Cependant le chantier des valeurs et des pratiques est loin, lui aussi, d'être bouclé. D'une part, l'interrogation du lien entre démocratisation et déconstruction du mythe du voyage est un enjeu de connaissance qui a été identifié mais pas directement traité. En effet, au même titre que la démocratisation de certaines pratiques de backpacking dans les années 80 par la diffusion de guides touristiques (Routard, Lonely Planet) et que la démocratisation de l'itinérance pédestre proposée par la GTA, on peut s'interroger sur le rôle de magazines tels que Carnets d'Aventures dans la démocratisation des pratiques récréatives de nature. Dit autrement, la démocratisation d'une pratique récréative rime-t-elle nécessairement avec une réduction technicienne de cette dernière ?

D'autre part, la grille de lecture mobilisée pour comprendre les arrangements des itinérants pédestres en termes de rapport au temps, au lieu et à l'autre peut servir à comprendre des pratiques utilisant d'autres supports, d'autres milieux ; on pense



notamment à l'itinérance en voilier déjà approchée par GAUGUE (2010). De plus, au-delà des Via Alpinistes, que nous avons étudiés, existe-t-il des pratiques qui vont plus loin dans la recomposition des frontières du tourisme ? C'est en tout cas ce que nous supposons et que nous souhaiterions étudier à l'avenir au travers des itinérances à la frontière du social (New Age travellers, travailleurs saisonniers français passant l'hiver au Maroc), à la frontière du "jeu" (tourisme expérimental<sup>194</sup>, refus de partir avec des cartes ou GPS) ou encore à la frontière du militantisme (refus d'utilisation de la "roue", imposition des modes de déplacement doux<sup>195</sup>, marche et revendications sociales).

### ***Sur les pratiques récréatives et le contexte alpin***

Le chantier sur les frontières du tourisme pourrait être abordé au-delà des pratiques itinérantes. En effet, malgré la grande diversité des matériaux et de leur statut, les pratiques hors itinérance n'ont été qu'effleurées (Couchsurfing, Woofing, Greeters, etc.) et ce afin de conserver une certaine cohérence tout en respectant le principe de transversalité. Pourtant le chantier conceptuel et méthodologique de l'après-tourisme est bien ouvert. Il reste donc tout un panel de pratiques à décrypter, on pense par exemple à la montée en puissance du discours anti-tourisme.

Appliquée au contexte alpin, la volonté de s'inscrire dans le chantier conceptuel de l'après-tourisme passe notamment par l'identification de pratiques, structures, discours relevant du post-station. A ce titre, trois démarches en cours : la coordination nationale pour le développement des activités de montagne et d'alpinisme, l'*Appel pour nos montagnes*<sup>196</sup> ainsi que la démarche prospective *montagne 2040*<sup>197</sup> pourraient être étudiées. En effet, ces démarches semblent avoir comme point commun une certaine volonté de "réouverture du champ des possibles". Comment le chercheur sur le tourisme peut-il qualifier ce "nouveau champ des possibles" ? L'appareil conceptuel à sa disposition (après-tourisme, post-tourisme, trans-tourisme) permet-il d'appréhender les changements proposés ? Quels sont les changements réellement proposés au regard des modèles existants ?

---

<sup>194</sup> On pense à l'exemple du Latourex : <http://www.latourex.org/>

<sup>195</sup> On pense notamment à l'équipe de « Rail and Ride » partie des gares d'Albertville et de Saint-Gervais les Bains pour la Laponie suédoise. 40 heures de trains pour 11 jours d'expédition à ski à 200 km au nord du cercle polaire.

<sup>196</sup> Cf. <http://www.appelpournosmontagnes.org>

<sup>197</sup> cf. <http://www.rhonealpes.fr/763-montagne-2040.htm>

### ***Sur les mobilités et l'hybridité***

Mais l'enjeu d'évolution de l'appareil conceptuel au regard des pratiques contemporaines est loin de se cloisonner aux pratiques récréatives. Nous l'avons d'ailleurs évoqué en montrant que le cadre d'analyse du chercheur qui s'intéresse à la mobilité, que ce soit pour comprendre le phénomène en tant que tel (complexe et dialogique) ou son interaction avec le territoire (postmodernité territoriale), dépasse une vision moderne basée sur l'unicité et le découpage. Nous avons pour notre part étudié les mobilités récréatives, mais nous pouvons aussi nous interroger sur les passerelles méthodologiques et conceptuelles envisageables avec les mobilités quotidiennes ?

Les 3èmes rencontres scientifiques internationales « Territoire, territorialisation, territorialité » (TTT) de Grenoble<sup>198</sup>, intitulées « Hybride, hybridation, hybridité - Les territoires et les organisations à l'épreuve de l'hybridation » atteste que les questions notionnelles de recomposition, d'arrangement<sup>199</sup> et de nouvelles frontières intéressent la communauté des chercheurs en sciences sociales au-delà de la question de la mobilité même prise au sens large. Des objets, concepts et méthode de recherche hybrides restent donc à imaginer pour bouleverser nos habitudes et imaginer d'autres formes d'intelligence collective. On pense à titre illustratif à l'appel à projets de la Région Rhône-Alpes pour une « université citoyenne ». Dispositif qui serait à même de recevoir une proposition autour des enjeux de connaissances sur le lien entre « mobilité internationale des jeunes, rencontre interculturelle et solidarité internationale ». Or, nous savons, le Réseau Jeunesse et Solidarité Internationale, collectif d'associations iséroises en attente de données et connaissances sur cette thématique. De nombreux projets restent encore à construire.

---

<sup>198</sup> Organisées, les 28 et 29 mars 2012 à la cité des Territoire, Grenoble sous la responsabilité scientifique de Luc Gwiazdzinski, Laboratoire Pacte.

<sup>199</sup> Ce terme est d'ailleurs défini dans le « mini dictionnaire Hybride » distribué aux participants du colloque.



# TABLE DES MATIERES

<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>3</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE.....</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE 1.DES PRATIQUES RECREATIVES EN MOUVEMENT, UN NOUVEAU CADRE REFLEXIF QUI SE DESSINE .....</b>	<b>25</b>
INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE .....	26
CHAPITRE 1. MUTATION DES RAPPORTS ENTRE SOCIETE ET MOBILITES : .....	27
LA POST-MODERNITE .....	27
1. <i>La mobilité, comme valeur centrale des sociétés contemporaines, une question de posture.....</i>	<i>27</i>
1.1. La société est-elle devenue « hypermobile » ? .....	27
1.1.1. Une posture d'éloge de la mobilité.....	27
1.1.2. Une posture sceptique, voire critique de la mise en mobilité.....	29
1.1.3. Une posture intermédiaire : reconnaissance de l'augmentation de la mobilité et interrogation de ses effets socio-spatiaux.....	32
1.2. La mobilité entre divergence et consensus : de la nature du phénomène observé à une proposition de définition.....	35
1.2.1. Mobilité et nature du phénomène observé ? .....	35
1.2.2. Ce que nous retenons de ce débat, une intégration disciplinaire autour de l'objet mobilité .....	37
1.2.3. Une définition de la mobilité et une proposition de posture.....	38
1.3. Les changements de modes de déplacement : un changement de valeurs, de références et d'organisations sociétales.....	42
1.3.1. Se déplacer à pied : de la lenteur comme contrainte à son éloge .....	42
1.3.2. Les chemins de fer.....	45
1.3.3. De la voiture à l'automobilité .....	46
1.3.4. Des phases de mobilité aux « figures » sociétales .....	47
2. <i>De la société moderne à la société postmoderne : les spécificités d'un monde mobile ou les nouveaux schémas interprétatifs pour la géographie .....</i>	<i>57</i>
2.1. Qu'est-ce que la postmodernité en géographie ?.....	57
2.1.1. Géographie de la postmodernité et géographie postmoderne : quelle différence ?.....	57
2.1.2. La postmodernité en géographie, continuité ou rupture par rapport à la modernité? .....	61
2.2. Quelles propositions d'une Géographie de la post-modernité ? .....	61
2.2.1. La postmodernité territoriale : une nouvelle étape de la complexité territoriale .....	62
2.2.2. Du nomade comme figure emblématique de la postmodernité au dépassement de la dichotomie entre nomadisme et sédentarité .....	68
2.2.3. Une approche pragmatique par la pratique et le récit .....	70
CONCLUSION DU CHAPITRE 1.....	72
CHAPITRE 2. UNE FIGURE RECREATIVE EN MOUVEMENT, L'ITINERANCE .....	75
1. <i>De l'itinérance de la pratique à la pratique de l'itinérance, une approche géoculturelle.....</i>	<i>75</i>
1.1. Représentation et utilisation, les différentes acceptions de l'itinérance.....	75
1.1.1. L'itinérance sociale, une dynamique de recherche ancienne .....	75
1.1.2. L'itinérance culturelle, une terminologie ancrée dans le "milieu culturel".....	79
1.1.3. Marche militante et sentiers de la colère, l'itinérance politique.....	82
1.2. Plus qu'une itinérance touristique, l'itinérance récréative en devenir .....	92
1.2.1. Itinérance et pratiques récréatives, quels arrangements .....	92
1.2.2. L'itinérance récréative, une figure post-moderne ? .....	97
2. <i>L'itinérance récréative et son rapport au lieu, à l'espace, au territoire.....</i>	<i>111</i>
2.1. L'itinérance et le rapport au lieu : entre itinéraire et errance .....	111
2.1.1. La Route 66 et Saint-Jacques-de-Compostelle, retour sur des itinéraires mythiques.....	112
2.1.2. Des récits d'errances récréatives révélateurs de nouvelles frontières.....	120
2.1.3. Quel parallèle possible entre Itinérance récréative et nomadisme : un fondement dialogique ? .....	128
2.2. Itinérance récréative et processus de territorialisation : itinérance alibi, itinérance ressource, itinérance héritée .....	131
2.2.1. L'itinérance « alibi », un itinéraire à aménager .....	132
2.2.2. L'itinérance « ressource », un territoire à développer .....	135
2.2.3. L'itinérance « héritée », une pratique à « ménager » .....	137
CONCLUSION CHAPITRE 2 .....	140

<b>CONCLUSION PARTIE 1 .....</b>	<b>142</b>
<b>PARTIE 2. L'ITINERANCE (PEDESTRE), UNE FIGURE RECREATIVE ENTRE POST-MODERNITE ET POST-TOURISME .....</b>	<b>145</b>
INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE .....	146
CHAPITRE 3. EVOLUTION DU STATUT SOCIETAL DES PRATIQUES RECREATIVES : LE POST-TOURISME .....	149
1. <i>Evolution du statut sociétal des pratiques récréatives : fin de l'utopie et de l'uchronie touristique</i> .....	149
1.1. Les différents positionnements face à l'évolution des pratiques touristiques .....	149
1.1.1. La défense de la valeur positive du tourisme (de masse) versus la défense de la valeur positive du voyage (libre) .....	150
1.1.2. Emergence des arrangements et dépassement du Mythe touristique .....	161
1.1.3. Ce que nous retenons : le tourisme, une mobilité contemporaine .....	162
1.2. Des grands jeux d'opposition à l'entre-deux comme grille de lecture des pratiques récréatives visibles en creux ? .....	163
1.2.1. De l'opposition voyageur-voyagé aux arrangements personnels et professionnels .....	164
1.2.2. De l'opposition drifter-backpacker aux arrangements des pratiques itinérantes contemporaines .....	168
2. <i>De l'obsolescence de certains concepts touristiques à l'intérêt du post-tourisme</i> .....	174
2.1. Le post-tourisme comme grille de lecture des nouveaux rapports société-pratiques récréatives .....	174
2.1.1. Deux postures face au post-tourisme, une théorie à moyenne portée versus une théorie générale .....	174
2.1.2. Ne faudrait-il pas aussi parler d'hypertourisme ? .....	177
2.1.3. ...Et aussi de trans-tourisme ? .....	179
2.2. En quoi l'itinérance propose-t-elle une grille de lecture renouvelée des pratiques récréatives alpines ? .....	189
2.2.1. La station et la dichotomie été/hiver comme modèle historique pour l'aménagement et l'observation de la montagne ? .....	189
2.2.2. Discours actuels et crise du modèle ( ? ) : vers la fin de l'unité de temps, de lieu et d'action ? .....	198
2.2.3. Vers une grille de lecture des pratiques récréatives alpines: itinérance, post-station et post-tourisme .....	205
CONCLUSION DU CHAPITRE 3 .....	207
CHAPITRE 4. RECITS D'EXPERIENCE ET ARRANGEMENTS DES PRATIQUANTS PEDESTRES AU LONG COURS : L'EXEMPLE DES VIA ALPINISTES .....	209
1. <i>Lieux communs de l'itinérance pédestre et présentation des itinéraires choisis</i> .....	209
1.1. Itinérance pédestre et discours des Tours-opérateurs : dichotomies et glissement .....	209
1.1.1. Définition dichotomique de l'itinérance pédestre : "partir, ailleurs, en nomade" .....	209
1.1.2. Deux glissements constatés dans le discours des Tour-opérateurs .....	212
1.2. L'exemple de la Via Alpina et les Chemins des crêtes du Pacifique, comme point de comparaison .....	216
1.2.1. Présentation de la Via Alpina, plus qu'un itinéraire, un produit ou un réseau : un projet hybride ? .....	217
1.2.2. Le chemin des crêtes du Pacifique, une itinérance héritée .....	221
1.2.3. Via Alpina et Chemins des crêtes du Pacifique: différences et socle commun .....	223
2. <i>Sédentaires en mouvement ou nomades temporaires, les arrangements des pratiquants itinérants au long cours</i> .....	225
2.1. Présentation des matériaux et des pratiquants : récits d'expériences et échantillon illustratif d'une communauté des itinérants au long cours .....	225
2.1.1. Les récits d'expériences : usage référentiel, phénoménologique ou hyper-narratif ? .....	225
2.1.2. Les Via Alpinistes retenus, un échantillon illustratif ? .....	227
2.2. Du suivre comme référence moderne à la pluralité des pratiques .....	229
2.2.1. De la dialectique sédentaire/nomade au sédentaire en mouvement .....	229
2.2.2. Temps libre et temps du quotidien, une routine extra-ordinaire .....	235
2.2.3. De la dialectique ici/ailleurs à l'altérité familière .....	239
CONCLUSION DU CHAPITRE 4 .....	242
<b>CONCLUSION PARTIE 2 .....</b>	<b>243</b>
<b>PARTIE 3. L'ASSOCIATION GRANDE TRAVERSEE DES ALPES, UNE ASSOCIATION IMPULSEE PAR LES SERVICES DE L'ETAT : ALTERNATIVE POUR L'AMENAGEMENT ET LE TOURISME ALPINS OU FORME MODERNE DU TOURISME ITINERANT ? .....</b>	<b>247</b>
INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE .....	248
CHAPITRE 5. LA GTA, UNE ASSOCIATION SINGULIERE DANS LE PAYSAGE DU TOURISME ALPIN .....	253
1. <i>Une position qui interroge à l'échelle des Alpes françaises</i> .....	253
1.1. Quels matériaux mobilisés pour comprendre la singularité de la GTA ? .....	253
1.1.1. Entretien avec des "figures fondatrices" de la GTA .....	253
1.1.2. Regards internes et distancés : les documents historiques .....	255

1.2. La GTA, quelle traduction de ce positionnement singulier ? .....	257
1.2.1. De l'itinérance pour experts à l'itinérance pour tous .....	257
1.2.2. Vers l'aménagement du tourisme itinérant en montagne .....	264
1.2.3. Dépassement de la commercialisation de produits itinérants .....	271
1.3. La GTA ou comment animer le millefeuille de l'itinérance ? .....	274
1.3.1. Ancrage dans le virage aménagiste et nécessité de gérer le paradoxe de l'itinéraire touristique .....	274
1.3.2. Sans oublier le voyage itinérant ! .....	277
2. <i>...Et qui ne trouve pas d'homologue à l'échelle de l'arc alpin</i> .....	280
2.1. L'avenir incertain de la Via Alpina, comme révélateur d'approches distinctes de l'itinérance alpine .....	281
2.1.1. De la nécessité de construire l'itinéraire .....	281
2.1.2. ... Aux différents statuts donnés à l'itinéraire .....	282
2.1.3. La Via Alpina itinéraire versus la Via Alpina projet .....	284
2.2. Les structures de l'itinérance pédestre montagnarde .....	288
2.2.1. Une enquête auprès des points de contact nationaux Via Alpina .....	288
2.2.2. L'itinérance alpine : une prédominance des associations de pratiquants .....	289
2.3. La GTA et la Via Alpina : rôle et spécificité au regard des partenaires alpins .....	298
2.3.1. La GTA, vers le dépassement de la logique d'ingénierie .....	298
2.3.2. Un dépassement confirmé par des actions hors-itinéraire : Thèse Cifre, comité « jeune et montagne » et étude mobilité douce .....	301
CONCLUSION CHAPITRE 5 .....	305
CHAPITRE 6. GESTIONNAIRE D'ITINERAIRES OU ANIMATRICE DE FILIERE : LA GTA, UNE STRUCTURE DE L'ENTRE-DEUX .....	307
1. <i>De l'itinéraire aux réseaux, des pratiquants aux professionnels : tour d'horizon des actions GTA</i> .....	307
1.1. La GTA et ses itinéraires : forme géographique, territorialisation et animation .....	307
1.1.1. De l'itinéraire unique au réseau d'itinéraires .....	307
1.1.2. Les différents itinéraires GTA : itinérance Alibi, Ressource ou Héritée ? .....	310
1.1.3. Logique de mise en tourisme et logique développement local, une complémentarité ? .....	316
1.2. La GTA et sa communication : quelle(s) itinérance(s) la GTA donne-t-elle à voir ou à faire aux pratiquants ? .....	320
1.2.1. Brochures, site internet et salons : une promotion touristique classique .....	320
1.2.2. Articles de magazine, reportages télévisuels, ouvrages : entre promotion touristique et valorisation du voyage .....	323
1.2.3. Des événements-séjour pour les jeunes, la GTA entre passeur d'une pratique autonome et créateur de nouveau produit .....	325
1.2.4. Concours vidéo sur le GR5 et bourse aux Via Alpinistes, vers l'incitation au voyage itinérant ? .....	328
2. <i>L'itinérance récréative et les observatoires des pratiques touristiques : l'exemplarité de la GTA ?</i> .....	336
2.1. L'observation du tourisme de montagne aujourd'hui : quelle méthode pour quelle montagne ? .....	336
2.1.1. Des exemples d'études menées par des observatoires alpins : vers une prise en compte de l'itinérance ? .....	336
2.1.2. Le marchand, la bi-saisonnalité et la station, une priorité des observatoires alpins du tourisme ? .....	339
2.2. Des études sur l'impact territorial de l'itinérance : retombées économiques et impact des itinéraires touristiques .....	340
2.2.1. La Rando limousine VTT, un événement cerné dans le temps et dans l'espace .....	340
2.2.2. Stevenson, impact de l'itinéraire versus impact de l'itinérance récréative .....	343
2.3. Au-delà des chiffres, les enseignements de l'expérience de l'observatoire des pratiques itinérantes du Vercors .....	345
2.3.1. Le partenariat GTA-GTV : contexte, historique et méthode .....	345
2.3.2. Trois années de résultats : différentes montagnes pour différentes fréquentations .....	349
2.3.3. Spécificités des études GTA, une approche globale de l'itinérance récréative ? .....	353
CONCLUSION CHAPITRE 6 .....	355
CONCLUSION PARTIE 3 .....	357
CONCLUSION GENERALE .....	361
TABLE DES MATIERES .....	375
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	379
TABLES DES FIGURES .....	379
TABLES DES TABLEAUX .....	380
TABLES DES ILLUSTRATIONS .....	381

<b>ANNEXES .....</b>	<b>383</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>399</b>
<b>RESUME .....</b>	<b>415</b>

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

## TABLES DES FIGURES

Figure 1 : La mobilité: nécessité d'une ouverture disciplinaire.....	38
Figure 2 : Vers une définition de la mobilité : les éléments retenus des 3 écoles de pensée	41
Figure 3 : Distinction entre <i>Géographie de la post-modernité et géographie post-moderne</i> et positionnements des géographes français (BERTHELOT, 2012).....	60
Figure 4: L'itinérance sociale, approche méthodologique et fondement (BERTHELOT, 2012) .....	78
Figure 5 : Les différentes acceptions de l'itinérance culturelle (BERTHELOT, 2012) .....	82
Figure 6 : Réseau de formes des termes randonnée et marche (Source : BERTHELOT, 2012) .....	101
Figure 7 : Discours présents aux premières Rencontres de l'itinérance touristique .....	103
Figure 8 : Discours présents au colloque de La Grave (Source : BERTHELOT, 2012).....	104
Figure 9 : Discours présents aux Rencontres du Pradel (Source : BERTHELOT, 2012).....	105
Figure 10: Le double millefeuille de l'itinérance récréative (BERTHELOT, 2012).....	111
Figure 11 : Du diagnostic évaluatif de l'ingénieur à l'itinérance alibi (BERTHELOT, 2012) .....	133
Figure 12 : Du diagnostic stratégique du pasteur à l'itinérance ressource (BERTHELOT, 2012).....	136
Figure 13 : De l'auto-diagnostic de l'animateur à l'itinérance héritée (BERTHELOT, 2012) .....	138
Figure 14 : Processus de territorialisation de l'itinérance récréative (d'après BERTHELOT <i>et al.</i> , 2008).....	139
Figure 15 : Deux postures face à la pratique touristique marchande (BERTHELOT, 2012) .....	156
Figure 16 : Distinction Consommateur, Pratiquant, Habitant d'après la distinction Voyageur-Voyagé (BERTHELOT, 2012 d'après LEVY, 2004).....	166
Figure 17 : Drifter et Backpacker, des rapports particuliers à la pratique, au déplacement, à la découverte, au lieu et à la norme sociétale.....	171
Figure 18 : <i>Evolution des pratiques récréatives, formes culturelles et registres récréatifs</i> (BERTHELOT, 2012) .....	188
Figure 19 : Approches économiques, politiques, culturelles et des discours de l'aménagement de la montagne : de la station aux montagnes (BERTHELOT, 2012).	198
Figure 20 : Listes des sites de Tour-Opérateurs consultés (BERTHELOT, 2012) .....	210
Figure 21 : L'itinérance pédestre vue par les opérateurs (BERTHELOT, 2012).....	212
Figure 22 : La Via Alpina, une itinérance « Alibi » (BERTHELOT, 2012 d'après BERTHELOT, 2006 ; BERTHELOT, TOLLIS, 2009) .....	220
Figure 23 : Le Pacific Crest Trail, une itinérance « héritée » .....	223
Figure 24 : PCT et Via Alpina, Différences et socle commun.....	225
Figure 25 : Vers un éclatement de la bulle touristique ? (BERTHELOT, 2012).....	244
Figure 26 : Questionnement et déroulement de la partie 3 (BERTHELOT, 2012).....	252
Figure 27 : Conflit GTA-FFRP et première dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012).....	264
Figure 28 : Héritage de Lamour et deuxième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012).....	270
Figure 29 : Commercialisation ratée et troisième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012) .....	273



Figure 30 : Avenir incertain de Via Alpina : itinéraire versus. Projet (BERTHELOT, 2012)	287
Figure 31 : Avenir incertain de Via Alpina et quatrième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012)	288
Figure 32 : Actions contemporaines et cinquième dimension de la singularité GTA (BERTHELOT, 2012)	304
Figure 33 : Recoupement entre les méthodes de diagnostic et les processus de territorialisation de l'itinérance (BERTHELOT, 2012)	313
Figure 34 : Logique produit, logique développement local, deux manières de penser la gestion-animation des itinéraires GTA (BERTHELOT, 2012 d'après BERTHELOT, 2007)	319
Figure 35 : Tourisme de randonnée en montagne et arrangements au regard de la bulle touristique	335
Figure 36 : Proportions des moins de 25 ans et des étudiants durant l'été 2008	351
Figure 37 : L'après-tourisme d'après Bourdeau (2011)	369
Figure 38 : Proposition de distinction entre hyper-tourisme et Après-tourisme.	370

## TABLES DES TABLEAUX

Tableau 1 : Trois positionnements face à la mobilité	36
Tableau 2 : Les <i>trois phases de mobilité-déplacement de la marche à pied à l'automobilité</i>	48
Tableau 3 : Des phases de <i>mobilité aux « figures » sociétales : vers la trans-modernité ?</i> (BERTHELOT, 2012)	55
Tableau 4 : Imaginaires de la territorialité et type de spatialité, (DEBARBIEUX, 2009)	66
Tableau 5 : Les marches contre le chômage, la précarité, rétrospectives et perspectives	86
Tableau 6 : Les spécificités de l'itinérance : construction d'alternatives innovantes aux modèles touristiques existants (BERTHELOT 2012 d'après BERTHELOT, LANGENBACH, 2009)	97
Tableau 7 : Critères de définition et approche spécifique de l'itinérance récréative	99
Tableau 8 : Facteurs déclencheurs et raisons du cheminement des randonneurs de Saint-Jacques-de-Compostelle (BERTHELOT, 2012 d'après Qappa – BVA, 2003)	118
Tableau 9 : Hybridations des pratiques récréatives personnelles et professionnelles	168
Tableau 10 : Dichotomie des deux grandes familles de discours pour penser l'aménagement de la montagne (BERTHELOT, 2012 d'après GUERIN, 1984 ; GUERIN, GUMUCHIAN, 1978)	196
Tableau 11 : Extraits de sites Internet de Tour-Opérateur proposant une vision dichotomique de l'itinérance au long cours (BERTHELOT, 2012)	211
Tableau 12 : Extraits de sites Internet de Tour-Opérateur proposant une vision dichotomique de l'itinérance au long cours (BERTHELOT, 2012)	213
Tableau 13 : Diversités des expériences sélectionnées (BERTHELOT, 2012)	228
Tableau 14 : Une contrainte spatiale, l'itinéraire (BERTHELOT, 2012)	230
Tableau 15 : Une contrainte temporelle, un programme à respecter (BERTHELOT, 2012)	231
Tableau 16 : Attachement au lieu de passage (BERTHELOT, 2012)	233
Tableau 17 : Itinéraire comme porte d'entrée sur... (BERTHELOT, 2012)	234
Tableau 18 : Au-delà de la performance physique, dimension et justification éthique (BERTHELOT, 2012)	236

Tableau 19 : Au-delà du rite de passage, un projet qui se construit au fil du temps (BERTHELOT, 2012) .....	237
Tableau 20 : Au-delà du rite de passage, une expérience initiatique (BERTHELOT, 2012) .....	237
Tableau 21 : Plus qu'une rupture, une pratique entre connexion et déconnexion (BERTHELOT, 2012) .....	238
Tableau 22 : Du plaisir de l'effort au plaisir pour le plaisir (BERTHELOT, 2012) .....	240
Tableau 23 : Habitudes de l'ailleurs et étrangeté de l'ici (BERTHELOT, 2012) .....	241
Tableau 24 : vers une familiarité de l'extraordinaire (BERTHELOT, 2012) .....	242
Tableau 25 : Pratiques récréatives contemporaines : dichotomies dépassées et arrangements proposés (BERTHELOT, 2012) .....	243
Tableau 26 : Les personnes-ressources identifiées (BERTHELOT, 2012) .....	254
Tableau 27 : Les documents historiques mobilisés (BERTHELOT, 2012) .....	256
Tableau 28 : Structuration de l'itinérance pédestre alpine .....	290
Tableau 29 : Nombre de réponses des hébergements sollicités par l'observatoire GTA-GTV .....	346
Tableau 30 : Répartition géographique des personnes enquêtées en 2008 .....	348
Tableau 31 : Types d'itinérant <i>confort</i> et <i>aventurier</i> (Source : GTA, GTV, 2009) .....	350

## TABLES DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Photos issues des médias européens lors de l'éruption du volcan islandais en avril 2010 (source : documentation personnelle) .....	10
Illustration 2 : Dossier « vivre sans avions », Courrier international du 22 avril 2010 (Source : <a href="http://www.courrierinternational.com">www.courrierinternational.com</a> ) .....	11
Illustration 3 : Représentation des itinéraires de la GTA (Source documents personnels) .	16
Illustration 4 : Renouveau des anciens modes de déplacement (BERTHELOT, 2012)	53
Illustration 5 : L'itinérance culturelle : regards d'affiches (Source : documentation personnelle) .....	79
Illustration 6: Carte de la marche européenne contre le chômage, la précarité et l'exclusion de 1997 (source : SCHMITT, SPADONI, 2000) .....	84
Illustration 7: Traces et utopie recueillies sur les sentiers de la Colère .....	87
Illustration 8 : Exemples de plans psycho-géographiques (Source : <a href="http://www.archiver.cc">http://www.archiver.cc</a> ) .....	90
Illustration 9 : Extrait d'événement, la mixité sociale, culturelle, politique et récréative de l'itinérance (Source : documentation personnelle) .....	106
Illustration 10 : Travailleurs saisonniers en "vacances" au Maroc (Source : documentation personnelle) .....	109
Illustration 11 : Carte du parcours réalisé par S. Tesson (source : TESSON, 2006) .....	125
Illustration 12 : Les dialogismes de l'éloge de l'énergie vagabonde .....	127
Illustration 13 : Construction du Sendero de Chile (Source : documentation personnelle) .....	134
Illustration 14 : Communication sur le Sendero de Chile (Source : documentation personnelle) .....	135
Illustration 15 : Les circuits Bourbonrama .....	137
Illustration 16 : Multiplication des crises subies (Montagne, MAI 1989 et 1990) .....	202
Illustration 17 : Glissement du <i>se laisser porter</i> (Source : documentation personnelle) .....	214
Illustration 18 : Glissement <i>mener sa propre aventure</i> dans une prestation marchande .....	215

Illustration 19 : Le luxe de la nature, l'exemple de "nuit-nature" (Source : <a href="http://www.nuit-nature.fr">www.nuit-nature.fr</a> ) .....	215
Illustration 20 : Célébration des 1000 premiers miles parcourus.....	231
Illustration 21 : Chez Donna Sauffley (Source : Jackie Zinger in TOLLIS, 2006).....	233
Illustration 22 : Extrait de note interne : le conflit GTA-FFRP.....	258
Illustration 23 : La paternité de l'itinéraire, extrait d'échange épistolaire entre la GTA et la FFRP .....	259
Illustration 24 : Signalétique et balisage, plus qu'une simple différence sémantique!.....	259
Illustration 25 : Extrait de note interne : la GTA et son Président.....	265
Illustration 26 : Extrait de note interne : la GTA et le service environnement de la DATAR .....	267
Illustration 27 : Extrait de note interne : la GTA et la commercialisation .....	271
Illustration 28 : La GTA et le voyage itinérant, intervention de M. SERPINET (1969) .....	279
Illustration 29 : Structuration de l'itinérance pédestre alpine, les questions posées aux points de contacts nationaux (Source : documentation personnelle).....	289
Illustration 30 : SuisseMobile, mobilité douce et l'itinérance récréative (Source : <a href="http://www.schweizmobil.ch">www.schweizmobil.ch</a> ).....	292
Illustration 31 : SuisseMobile de l'itinéraire fixe à l'itinéraire mobile (Source : <a href="http://www.schweizmobil.ch">www.schweizmobil.ch</a> ).....	295
Illustration 32 : ViaStoria, une communication basée sur la dimension "marche" de l'itinérance pédestre .....	297
Illustration 33 : De la ligne au réseau, l'évolution de la forme géographique des itinéraires GTA .....	308
Illustration 34 : Etat d'avancement 2005 des projets complets GTA (Source : document interne GTA) .....	315
Illustration 35 : Signalétique Via Alpina : diversité et fil rouge (Source : <a href="http://www.via-alpina.org">www.via-alpina.org</a> ).....	317
Illustration 36 : Brochures de promotion touristiques des itinéraires GTA (Source : documentation personnelle) .....	321
Illustration 37 : Les événements-séjour pour les jeunes, la GTA entre passeur d'une pratique autonome et créateur de nouveau produit (Source : documentation personnelle).....	326
Illustration 38 : Affiche du concours vidéo, <i>ton travelling dans les Alpes</i> .....	329
Illustration 39 : L'itinérance dans l'enquête estivale 2009 de la région PACA (Source : 3SMarketing, 2009).....	338
Illustration 40 : Augmentation de la participation à la Rando Limousine de 2003 à 2009 .....	341
Illustration 41 : Evaluation des dépenses en Euro lors de la Rando Limousine.....	341
Illustration 42 : L'itinéraire des Chemins de Stevenson .....	343
Illustration 43 : Plan du Plateau du Vercors (Source : documentation personnelle).....	347

## ANNEXES

### Annexe 1 :

#### Extraits des textes mobilisés pour le traitement Alceste

##### **Retranscription des rencontres du Pradel autour de l'itinérance (Mirabel, 2006)**

0002 \*jeudi après-midi

-\*E\_Boutroy \*ethnologue \*université\_Aix\_en\_provence

On va se centrer d'abord une vingtaine de minutes, pour revenir sur ce qui a été dit ce matin, et essayer de proposer une articulation avec ce qui va être développé cet après midi. On va essayer de se centrer sur les 15-20 dernières années pour y repérer les transformations, les croisements, les multiplications du concept de l'itinérance et ce que l'on peut envisager comme prévisions pour l'avenir.

On va donc d'abord réagir sur les tentatives de caractérisations que l'on a entendu ce matin, pour dans un second temps essayer de définir plus en détail et sur un laps de temps plus court (15-20 ans) ce que l'on peut entendre par « itinérance », à travers différents critères et différents exemples. On se gardera ensuite une demi heure pour discuter sur ce qui aura été dit lors de cette table ronde.

-\*M\_Mestre \*historien \*Laboratoire BABEL\_Université du Sud\_Toulon-Var

Deux concepts n'ont pas été suffisamment abordé selon moi, le territoire et la durée. Combien de temps peut durer l'itinérance, et surtout où cela se passe t il ? On a souligné dans un premier temps le fait que l'itinérance était une invention récente, dont l'origine remonte au XIX<sup>ème</sup> jusqu'à l'orée du XX<sup>ème</sup> siècle. Mais ne peut on pas trouver des exemples plus anciens ayant trait à l'itinérance ?

-\*O\_Sirost \*chercheur \*UFR STAPS\_LABORATOIRE \_PRES

Effectivement, par rapport au débat que l'on a eu ce matin, on a vu qu'il y a un certain nombre de repères et la question qu'a posée Michel\_Mestre, est une question que l'on va adresser aux personnes présentes autour de cette table : c'est-à-dire, après les spéculations historiques ou les références intellectuelles que l'on a pu faire autour de l'idée d'itinérance, ( l'itinérance dépend beaucoup des acteurs qui la regardent ou qui la pratiquent, elle est vraiment fonction des contextes historiques et des espaces où elle se déroule. On peut se demander si les repères qui ont été évoqués vous semble suffisant et si vous avez des éclairages supplémentaires à apporter :

-\*Intervenant\_non\_indentifié

Certes, on a plaqué un concept qui est récent, c'est-à-dire celui de l'itinérance, (cf livre : l'itinérance pyrénéenne) à quelque chose qui est plus vaste. L'itinérance est un regroupement de deux concepts, celui de l'itinéraire, qui est quelque chose qui peut être relativement formel (ou formé) et l'errance, dont on peut donner un sens, positif et contemplatif. Ce sont donc des choses qui ne sont pas forcément compatibles, et l'itinérance est un peu une réunion de ces différents terrains. La dimension historique n'existe pas dans le sens où les gens se déplacent avec les mythes qu'ils avancent.

-\*B\_Foucquet \*Chargé\_mission \*Odit\_France\_DEATM

L'image que j'ai retenue de ce matin, c'est effectivement que nous sommes de sédentaires. Nous sommes des sédentaires qui quelques fois par ans vont faire ça pour permuter, c'est un peu comme ça que j'ai vu l'itinérance.

-\*S\_Valeron \*chargée\_mission \*Grande\_Traversée\_Vercors

Quelques petites remarques, tout d'abord sur le terme d'itinérance, a la première écoute, je n'ai pas retrouvé les deux termes itinéraire et errance, mais plutôt un nouveau potentiel, une sorte de nouvelle mouvance, de nouvel horizon. Retrouvenance, gouvernance, etc. la question que cela m'évoque c'est concrètement est ce que le client va se retrouver dans cette terminologie. C'est ce que j'ai entendu et compris la première fois. Autre chose qui m'a étonné, on a parlé beaucoup de l'alpinisme mais peu des personnalités, des figures emblématiques.

-\*E\_Boutroy \*ethnologue \*université\_Aix\_en\_provence

Y a-t-il des gens qui veulent réagir sur cette idée de décrochage, celle d'un placage sur quelque chose qui serait très récent, pas forcément stabilisé, un concept, un peu marketing, très ciblé et la filiation que l'on a développé ce matin ?

Car finalement chercher ce type de références qui ont été évoquées ce matin, remonter dans l'histoire de cette manière là, est ce artificiel, et est ce déconnecter avec les réflexions nécessaires la dessus ?

Effectivement, il s'agit d'une connexion construite a priori et arbitraire. Mais on a bien vu comme les TO de voyages sportifs, référent à l'itinérance, ont été cherché une légitimité, une caution chez tous les grands voyageurs du début du XXème siècle, Il y a eu une tentative d'ancrer les expériences contemporaines de l'itinérance dans l'Histoire, pour au final donner du sens, une épaisseur.

-\*S\_Valeron \*chargée\_mission \*Grande\_Traversée\_Vercors

Par rapport a ce qui a été dit, c'est-à-dire quelque part au besoin de sortir d'une société donnée, ou du cadre de cette société, on se rend compte finalement que ce que recherche les gens, c'est leur propre itinérance. Il n'y a pas de produit autour de cette notion d'itinérance, produit préalablement et chacun peut avoir accès à sa façon.

## **Retranscription des premières rencontres du tourisme itinérant (Chambéry, 2009)**

-\*G\_Chaumereuil \*GTA

J'en profite très rapidement pour remercier également – sinon on ne le fait pas en fin d'après-midi et on le regrette – le soutien très fort de Montanée, de Chambéry Promotion. A travers eux, la ville de Chambéry, remerciements tout particulier à son maire, Bernadette Lacle. A l'équipe du Manège, qu'il ne faut jamais oublier de remercier, parce que c'est grâce à eux aussi que tout ça a lieu. Et puis (on appellerait ça une spéciale dédicace, si j'avais trente ans de moins) merci très sincèrement à l'équipe de la Grande Traversée des Alpes, que j'ai le plaisir d'animer, et tout particulièrement (même si c'est toujours difficile de nommer une seule personne, parce que l'équipe est solidaire) à Libera Berthelot, qui, auprès de moi, a travaillé beaucoup au contenu de ces rencontres.

Et puis à l'ensemble des partenaires, comme ça j'aurais fait le tour. L'ensemble des partenaires financiers et opérationnels, qui conduisent dans les Alpes, particulièrement, et à travers la GTA, cet effort du développement du tourisme itinérant.

A l'heure où tout le monde s'accorde à dire que les premiers effets du réchauffement climatique sur l'économie des stations – et notamment de moyenne montagne et ça n'intéresse pas que les Alpes – les évolutions des comportements et les attentes des clientèles touristiques, les interrogations (on est en pleine actualité sur les déplacements, le coût des déplacements, la taxe carbone, les mobilités douces)... Et bien au moment où tout cela exige de nous que nous réfléchissions vraiment à la diversification de l'offre touristique, le tourisme itinérant est-il une nouvelle chance pour les territoires de montagne ?

C'est donc ce thème que nous allons explorer aujourd'hui avec vous. Alors, en évitant peut-être d'aller trop vite dans un débat qui ne permettrait peut-être que de confronter des idées reçues, mais en essayant (je n'hésite pas à le dire) un peu aujourd'hui comme à l'école (ce qui laisse entendre que la partie débat sera limitée, c'est élégant pour vous le faire comprendre) d'amasser dans cette journée le maximum d'informations et de témoignages. Cela nous permettra ensuite, en 2010, lors des deuxièmes rencontres (puisqu'elles sont déjà programmées), d'aller plus loin dans la réflexion, le débat et cette fois la prospective. Voilà. Du même coup, je vous propose sans tarder de nous poser 3 questions simples qui feront la trame de nos travaux, et notamment de la matinée.

Le tourisme itinérant est-il dans le moove ? Correspond-il aux évolutions de nos comportements (et notamment dans le domaine du tourisme) ?

Deuxièmement : existe-t-il une filière de production de ce type de tourisme ? Si oui, quels sont ses atouts et ses difficultés ?

Et troisièmement, en fin de journée : y a-t-il une volonté politique affirmée pour soutenir ce développement du tourisme itinérant en montagne ?

On a démarré montre en main (merci de l'avoir accepté), nous finirons montre en main, à 17 heures pile pour vous permettre, bien sûr, de commencer le week-end dans de bonnes conditions.

Vous avez le programme en détail, la qualité de nos intervenants, donc on y va.

Première question : le tourisme itinérant est-il dans le moove ? Trois éléments de réponse, avec Philippe Bourdeau, Guy Faure et Hugues Bezot. Puis, ensuite, la publication de la première enquête réalisée sur ce thème.

Et j'appelle tout de suite Philippe Bourdeau, enseignant chercheur à l'IGA (l'Institut de Géographie Alpine), co-fondateur du réseau sportnature.org. L'itinérance est-elle au cœur des interrogations et des mutations en cours du tourisme ? On y va.

#### **-\*P\_Bourdeau \*IGA**

Merci Guy. Voilà, je vous souhaite le bonjour et je vais vous parler, comme l'a annoncé Guy, de la façon dont le tourisme itinérant pourrait être pensé, situé, réfléchi au cœur des mutations récréatives contemporaines.

Alors, ce n'est pas facile, pour un universitaire, d'avoir seulement 20 minutes et de renoncer à chercher à tout dire, donc je vais essayer de vous proposer une sorte d'épure, d'une certaine manière, qui pose la question du statut et des enjeux de l'itinérance touristique, en la replaçant par rapport à trois grands axes, trois grandes pistes (peut-être des hors pistes, aussi).

#### **Programme et résumé des intervenants du colloque « Itinérances au long cours, itinérances des profondeurs » (La Grave, 2010)**

0001 \*Appel\_com

Itinérances au long cours,

itinérances des profondeurs  
Colloque scientifique international  
La Grave, du 15 au 17 janvier 2010  
Réseau Sportsnature.org

Dans la continuité du colloque que nous avons organisé et de l'ouvrage que nous avons publié autour du thème de l'itinérance (site sportsnature.org), nous souhaitons poursuivre la réflexion sur la question des relations de l'itinérance avec des immersions longues dans la nature. Dans la perspective d'une mutation sociétale, il nous semble important d'observer la place qu'occupent aujourd'hui ces pratiques et les relations avec la nature que celles-ci sous-tendent. En effet, à une époque marquée par un catastrophisme ambiant, relatif à la destruction des écosystèmes et par la valorisation d'une nature aménagée et domestiquée, le statut de ces itinérances interpelle. Faut-il les voir comme un prolongement des pratiques prométhéennes où il s'agit d'aller toujours plus loin dans la conquête des derniers espaces sauvages? Sont-elles l'expression d'une fuite de la société et des affres du monde? Peuvent-elles se concevoir comme des épreuves initiatiques? Sont-elles marquées par la volonté de s'immerger dans la diversité du monde à la recherche d'expériences récréatives esthétiques et mystiques? Où peut-on les saisir comme l'annonce d'un mode de vie itinérant recherché par nos contemporains? Sans doute, toutes ses explications peuvent se combiner ou s'opposer en fonction du projet des itinérants.

Mais au-delà de toutes ces bonnes raisons, peut-on saisir l'émergence d'itinérances qui viennent recomposer la forme historique de celles-ci? Les approches sur le tourisme durable, l'alpinisme et le post-tourisme ont été l'occasion d'envisager d'autres rapports au voyage. De même, si la vision classique de l'itinérance se conçoit dans le cadre d'un séjour touristique à l'étranger, on observe la volonté de développer des itinérances des profondeurs à proximité de son domicile. Enfin, si la montagne ne présente plus d'ailleurs exploratoire pour les conquérants de l'inutile, différents aventuriers et gens de l'ordinaire investissent ces lieux et proposent des parcours inédits pour redonner de la profondeur à ces territoires. On peut sans doute observer la vitalité de ces pratiques qui participent à repenser les liens entre l'ici et l'ailleurs, la ville et la nature, le familier et l'altérité, le propre et le sale, le travail et le loisir, le banal et l'exotique, le masculin et le féminin... L'époque est marquée par une réflexion sur les mobilités légitimes et responsables dans le cadre des déplacements professionnels ou d'agrément. On s'interroge aussi sur le sens du voyage et sur la valeur du tourisme dans nos sociétés en mouvement et en crise. Dans ce contexte, les itinérances au long cours sont peut-être une occasion pour ré-inventer un rapport à la société qui ne valorise pas la vitesse, la domination, la consommation, les paradis artificiels, la nature technologisée... Tous ces individus qui « larguent les amarres » et partent pour une semaine, six mois, deux ans et plus, à pied, à cheval ou à vélo, sur mer ou dans les montagnes, sont-ils des marginaux, des esthètes, des prophètes, des aventuriers, des touristes, des excursionnistes ou des gens qui s'engagent dans l'ordinaire itinérant? Sommes-nous en train de repenser le rapport à la nature dans la manière de créer des échanges avec les habitants, la faune et la flore, la terre et les eaux, le vent et le rocher? L'éco-itinérance est-elle une appellation dans l'air du temps pour faire différent tout en faisant la même chose que les itinérances classiques? Les expéditions polaires, maritimes ou himalayennes sous l'apparence de l'exotisme ne sont-elles pas aujourd'hui d'une banalité aventurière ou d'un classicisme culturel? La nature est-elle simplement pensée et vécue comme un palliatif au stress urbain et à la routine du quotidien ou sommes-nous dans le cadre des itinérances des profondeurs en présence d'individus qui

investissent différemment la nature et perçoivent autrement sa place dans nos sociétés en errance ?

Sur un plan logistique et pratique se pose la question des procédures engagées pour s'engager dans l'itinérance des profondeurs. En effet, la constitution des itinéraires, la définition du concept et du projet, l'approche de la sécurité, les types de transport, les liens avec les autres (livres, téléphone, internet,...) ou encore le choix du matériel ne sont pas des opérations et des pratiques qui vont de soi. Sans aucun doute, toute cette activité nécessite de développer des compétences pour organiser cette immersion longue dans la nature en référence à des styles itinérants, à des principes organisationnels particuliers, à des habitudes vécues ou à des orientations expérientielles désirées. De même, l'itinérant lors de ces déplacements s'inscrit dans un quotidien où la vie s'organise autour des hébergements, des rencontres, d'échanges avec les membres du collectif, des repas et des multiples petites tâches qui ponctuent le rythme des journées. Une organisation du temps itinérant se construit qu'il semble intéressant d'expertiser pour mieux comprendre comment les identités contemporaines peuvent trouver dans ces pratiques une manière de repenser la vie en société. La lecture que les professionnels, les scientifiques, les aventuriers et les experts en ingénierie itinérante portent sur ces sujets apparaît fondamentale pour améliorer la connaissance de ces pratiques en situation.

Les sciences sociales dans le cadre de ce colloque peuvent nous aider à comprendre ces pratiques et à produire d'autres cadres de lecture que ceux issus des récits de course et de voyage permettant d'aborder autrement le rapport à la nature des profondeurs. L'enjeu n'est pas seulement de s'inscrire dans une analyse des formes d'excellence sportive en nature (pour atteindre le sommet, faire une performance, battre un record,..) mais d'étudier aussi la pratique de ceux qui envisagent l'itinérance comme une occasion d'une rencontre avec différentes dimensions politiques, culturelles, sociales et écologiques de la nature ou comme mode de vie. L'orientation théorique proposée (sociologie du sensible, approche ethnographique, anthropologie cognitive, géographie culturelle, économie du voyage, ...) et le choix des objets d'étude (pratiques alternatives ou atypiques, récits de voyage, immersion dans un groupe, territoire itinérant, ...) sont autant d'ouverture pour apporter des connaissances précises sur ces objets.

0002 \*programme

Itinérance des profondeurs, itinérance au long cours

Vendredi 15 et Samedi 16 janvier 2010 – La Grave (05)

Plénière : sur quelques tendances remarquables

- CORNELOUP J., Perspectives et enjeux
- CLOT C., Evolution historique des voyages exploratoires et d'aventure
- BESSY O. Itinérance et quête identitaire post-moderne



## Annexe 2 :

### Listes des partenaires du projet Via Alpina

(Extrait du Rapport « La Via Alpina 10 ans après sa création : Atouts, défis et perspectives »  
MORELLE (2011))

**Autriche :** La Via Alpina est gérée et cofinancée par le Club alpin autrichien (OeAV), avec le soutien financier de l'Etat (ministères fédéraux de l'Environnement et ponctuellement de l'Economie) et des 6 Länder concernés et une collaboration technique limitée avec les organismes régionaux de promotion touristique. Les Länder doivent statuer cette année sur la reconduite de leur participation financière.

**Allemagne :** La Via Alpina est gérée par le Club alpin allemand (DAV). Divers échelons publics (Etat, Land de Bavière, cantons touristiques) ont contribué à son financement dans le passé, mais de 2008 à 2010 le financement était uniquement assuré par le DAV, qui a suspendu à partir de 2011 sa participation au budget du Secrétariat international. La coordination au niveau national avait été déléguée à l'Autriche, par commodité mais avec pour effet secondaire de limiter l'appropriation du projet par le DAV lui-même. Depuis cette année ces tâches sont réintégrées au sein du DAV.

**Suisse :** La Via Alpina est gérée par la fédération suisse de tourisme pédestre Suisse Rando. Elle a reçu initialement le soutien de l'Etat (Aménagement du Territoire puis Economie) et des 15 cantons concernés, puis a su dès 2004 s'intégrer dans l'initiative nationale SuisseMobile et s'assurer la collaboration de l'opérateur touristique SwissTrails, dont les revenus tirés de la vente d'offres touristiques contribuent au financement du Secrétariat international.

**Italie :** La Via Alpina a été directement gérée par les 8 collectivités de l'arc alpin (Régions ou Provinces selon la couverture territoriale de l'itinéraire<sup>200</sup>), sous la coordination de la Région Piémont et avec un objectif affirmé de développement régional. Le Club alpin italien (CAI) a joué un rôle de conseiller et opérateur technique important, à travers ses délégations régionales. Cependant à la fin des projets Interreg l'organisme ou la structure de coopération interrégionale compétent sur l'ensemble de l'arc alpin italien, dont la création avait été visée, n'a pas vu le jour. Le CAI n'ayant pas souhaité se charger du dossier au niveau national, le suivi de la Via Alpina n'est plus assuré que par la région Piémont et la province de Belluno sur leurs territoires respectifs, et de manière très ponctuelle par la Région autonome Vallée d'Aoste et les consortiums touristiques de Valtellina (Lombardie) et Val di Fassa (Trento). Le Piémont reste cependant intéressé à relancer une dynamique interrégionale sur le sujet global du tourisme de randonnée.

**Slovénie :** La Via Alpina a été témoin et acteur de l'entrée de la Slovénie dans l'Union Européenne, mais aussi de la reconnaissance de la randonnée comme un élément clef de l'économie touristique du pays. D'abord portée avec des moyens insuffisants par l'Association alpine slovène (PZS), puis par un bureau d'étude sur commande du Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire, elle est depuis 2008 coordonnée par le GIE Hiking & Biking Slovenia, en partie créé à cette fin, et financée par l'Organisation

---

<sup>200</sup> Région Piémont, Région Autonome Vallée d'Aoste, Région Lombardie, Province Autonome de Trente, Province Autonome de Bolzano, Région Autonome de Frioul-Vénétie Julienne, Région Ligurie/Province d'Imperia, Région Vénétie/Province de Belluno (dans les 2 derniers cas, la province a repris le dossier des mains de la région pour le 2<sup>nd</sup> projet Interreg).

slovène de tourisme (STO). Le GIE amène de bonnes compétences touristiques mais ses moyens sont limités et sa pérennisation encore mal assurée.

**Liechtenstein** : La Via Alpina est gérée par l'Office national de la forêt, de la nature et du paysage, avec une coopération efficace avec l'organisation nationale de tourisme. Comme en Autriche, Allemagne et Suisse cependant, le Liechtenstein n'a pas l'ambition de développer la Via Alpina au-delà du produit touristique pour en faire un outil d'expérimentation et de développement.

**Monaco** : La Via Alpina est en pratique gérée par la Direction de la coopération internationale, par l'intermédiaire du Club alpin monégasque au niveau administratif. L'Etat est intéressé à souligner l'appartenance de la Principauté au massif alpin et à développer une nouvelle image « tourisme durable », et s'engage pour la Via Alpina à travers des actions complémentaires (bourses de voyage etc.).

## Annexe 3 :

### Revue de presse GTA de janvier à juin 2010

Revue de presse / janvier-juin 2010			
Support	Date / n°	Titre de l'article	Thème
<a href="http://www.sportotype.com">www.sportotype.com</a>	17 février 2010	La Grande traversée des Alpes	La GTA
La Gazette officielle du tourisme	24 février 2010	Sites culturels: favoriser l'itinérance	RLL et SDA
Dauphiné Libéré Briançon / page Région	24 février 2010	Un grand jeu va être créé cet été pour attirer les jeunes en montagne	Mystères de l'Alpe
Dauphiné Libéré Briançon / page Région	26 février 2010	Les Mystères de l'Alpe, une première en montagne	Mystères de l'Alpe
<a href="http://www.kairn.com">www.kairn.com</a>	1er mars 2010	Produit jeunes 2010	Mystères de l'Alpe
La lettre de l'aventure et des sports nature	mars 2010 / n°115	La GTA innove pour les jeunes	Mystères de l'Alpe
Journal du PNR Chartreuse	printemps 2010 / n°3	2010: les grandes réalisations du Parc	CDS et SDP
Alpes et midi	5 mars 2010 / n°4392	D'une montagne ennuyeuse à une montagne de ouf	La GTA et Mystères de l'Alpe
Carnets d'Aventures	mars,avril,mai 2010 / n°19	Dossier Traversée des Alpes	VA et CDS
<a href="http://www.i-trekkings.net">www.i-trekkings.net</a>	23 mars 2010	Conférence: l'itinérance a de beaux jours devant elle...	La GTA
<a href="http://www.kairn.com">www.kairn.com</a>	27 mars 2010	L'itinérance a de beaux jours devant elle...	La GTA
<a href="http://www.summertimeguide.fr">www.summertimeguide.fr</a>	30 mars 2010	Les Mystères de l'Alpe, une enquête dans le Briançonnais	GTA et Mystères de l'Alpe
<a href="http://www.freepresse.fr">www.freepresse.fr</a>	30 mars 2010	Les Mystères de l'Alpe, une enquête dans le Briançonnais	GTA et Mystères de l'Alpe
France Bleu Isère	2 avril 2010	ITV Guy Chaumereuil et Jean-Pierre Jorcin (fort de Ronce)	SDA
<a href="http://www.actumontagne.com">www.actumontagne.com</a>	9 avril 2010	Sentinelles des Alpes, atouts touristiques majeurs	SDA
<a href="http://www.actumontagne.com">www.actumontagne.com</a>	29 avril 2010	Le 29 mai, inauguration des CDS dans les Alpes de Haute Provence	CDS
Escape	printemps 2010 / n°31	La GTA s'offre les services de Christophe Dumarest	La GTA
Escape	printemps 2010 / n°31	Les Mystères de l'Alpe, une enquête dans le Briançonnais	Mystères de l'Alpe
La lettre de l'aventure et des sports nature	mai 2010 / n°117	Une nouvelle étape pour la randonnée itinérante (ITV Gilles Chappaz)	GTA
Radio France	mai 2010	ITV Guy / Marie Ameline	MDA
TV 8 Mont-Blanc	20 mai 2010	ITV Grégoire Bel	VA et SDA
Newsletter Rhône-Alpes	juin 2010	La GTA redore le blason de la montagne estivale	La GTA et Mystères de l'Alpe
City (Italian daily newspaper)	12 juin 2010	Lavender fields of Haute-Provence	RLL
Magazine 123 Détente (AREA)	été 2010	Enquête au sommet	Mystères de l'Alpe
<a href="http://www.voyages-letter.com">http://www.voyages-letter.com</a>	été 2010	La Route des Grandes Alpes	RGA
La lettre de l'aventure et des sports nature	juin 2010 / n°118	GTA - Coup de jeune sur la montagne	La GTA
La lettre de l'aventure et des sports nature	juin 2010 / n°118	Du lac Léman à la Méditerranée en VTT	CDS
La Gazette officielle du tourisme	2 juin 2010 / n°2061	Le tourisme itinérant, une nouvelle chance pour la montagne	La GTA
Le Monde	juin 2010	à venir...	La GTA

## Annexe 4 : Règlement Bourse Via Alpina



### Bourses de voyage Via Alpina 2012 Règlement

#### 1. Introduction

Les bourses de voyage Via Alpina sont lancées avec l'objectif de soutenir des projets contribuant à la promotion de l'esprit de la Via Alpina et à la notoriété de l'itinéraire. Ces projets peuvent être des **grandes randonnées accompagnées d'actions de communication**, mais aussi d'autre types de projets, par exemple des **séries d'activités originales de sensibilisation à l'une ou plusieurs des composantes de l'esprit de la Via Alpina** le long d'un segment de l'itinéraire plus restreint, ou d'autres projets en accord avec les critères détaillés plus bas.

Il s'agit de la seconde édition des Bourses. Elles pourront être attribuées de nouveau chaque année selon les résultats et les disponibilités financières. En 2012, un maximum de **quatre bourses, d'un montant de 1000 euros chacune<sup>1</sup>**, sera attribué, dont au moins une à un projet relatif à la jeunesse.

#### 2. Eligibilité

Le concours est **ouvert à tous**: individuels, groupes d'individus ou organisations (associations, communes, entreprises etc.) de tout pays dans les Alpes ou en-dehors.

Les candidats doivent remplir une fiche de candidature (téléchargeable sur [www.via-alpina.org](http://www.via-alpina.org)) contenant des informations pratiques et une description de projet sur 2 pages, et la renvoyer à [mail@via-alpina.org](mailto:mail@via-alpina.org) avant le 15 novembre 2011 à minuit (heure d'Europe centrale). Les candidatures doivent être rédigées en anglais du fait de contraintes administratives et financières.

Le projet doit respecter les quatre aspects de **l'esprit Via Alpina** défini comme suit, et avoir un impact positif sur la promotion d'au moins un d'entre eux :

- La rencontre des populations et cultures alpines
- La découverte de la nature alpine à travers la randonnée ou un autre moyen de voyage non motorisé
- Un lien entre les différents pays des Alpes
- La durabilité et le tourisme de montagne doux.

Le projet doit être en rapport avec **la randonnée ou un autre moyen de voyage non motorisé** (vélo/VTT, équitation, course etc.). A cette fin, il doit comporter **au moins 10**

<sup>1</sup> Dont l'une disponible du fait de l'annulation d'un des projets sélectionnés en 2011.

**journées de voyage non motorisé** (pas nécessairement consécutives). Ces journées peuvent se dérouler sur des itinéraires différents, ou consister en plusieurs voyages sur la/les même(s) section(s) avec des participants ou activités différents. **Au moins une excursion de 2 jours** (avec nuitée) doit être incluse.

Au moins **50%** (en distance) des voyages non motorisés doivent se dérouler **sur la Via Alpina**.

Les **mobilités douces** doivent être utilisées pour réaliser au moins une partie des trajets vers/depuis le lieu des activités de pleine nature – ou, dans le cas d'activités ouvertes au grand public, l'accès par des modes de transport durables doit être mis en avant.

Le projet doit avoir **une forte composante internationale et alpine**, au moyen de la traversée de deux pays alpins ou plus et/ou la réalisation d'activités de sensibilisation à propos de deux pays alpins ou plus et/ou l'implication de participants de deux pays alpins ou plus.

Le projet doit également avoir une action de sensibilisation à l'existence et aux actions de **la Convention alpine** et de ses protocoles thématiques, avec une attention particulière portée au protocole sur le tourisme (voir [www.alpconv.org](http://www.alpconv.org)).

La partie du projet en pleine nature doit **débuter après le 1<sup>er</sup> avril 2012 et se conclure avant le 15 septembre 2012**.

L'impact sur la notoriété de la Via Alpina et de ses thèmes fondateurs étant un objectif majeur de cette action, les lauréats doivent communiquer sur leur projet auprès du grand public, et éventuellement auprès de groupes cibles spécifiques. Cette communication doit inclure au moins la publication et la mise à jour régulière d'un **blog internet** avant et pendant le voyage, et la production d'un **court-métrage** (6-15 minutes). D'autres actions de communication avant, pendant et après le voyage sont souhaitables ; la qualité et l'originalité des actions de communication sera un critère de sélection important.

Les projets avec la recherche scientifique comme seul but ne sont pas éligibles.

### 3. Bourse "Jeunesse"

Au moins l'une des quatre bourses est réservée à un projet relatif à la jeunesse. Il s'agira d'un projet impliquant des jeunes dans un rôle clef (avec la supervision appropriée) et/ou ayant des jeunes comme cible principale. Par « jeunes » nous entendons les enfants ou adolescents de 0 à 18 ans.

Plus d'une bourse pourra être attribuée à des projets de cette catégorie selon la qualité des candidatures reçues.

### 4. Critères de sélection

Les bourses Via Alpina visent à faire mieux connaître l'esprit de la Via Alpina. De ce fait, au-delà de la valeur intrinsèque des projets, leur impact en termes de communication

(avant, pendant et après la réalisation) est d'importance majeure. La sélection parmi les projets éligibles sera basée sur les critères suivants :

- Impact sur la promotion des cultures alpines
- Impact sur la promotion de la nature alpine
- Impact sur la promotion de la randonnée ou d'autres moyens de transport durables non motorisés
- Impact sur le renforcement des liens entre les pays alpins – l'implication de trois pays ou plus est fortement souhaitable
- Impact sur la promotion de la Convention alpine et de ses protocoles
- Impact sur la notoriété de la Via Alpina
- Efficacité de la communication vers le grand public
- Efficacité de la communication vers des groupes cibles spécifiques
- Effets pérennes du projet.

## 5. Procédure de sélection

Le secrétariat international Via Alpina recevra les candidatures et vérifiera leur conformité avec les critères obligatoires définis au point 2. Il transmettra toutes les candidatures éligibles aux membres d'un comité de sélection composé de représentants du secrétariat international, du secrétariat Via Alpina – Monaco, éventuellement des autres secrétariats nationaux ainsi que d'un représentant du Secrétariat Permanent de la Convention alpine.

Les membres du comité de sélection sélectionneront une proposition dans la catégorie « Jeunesse » et trois parmi les autres candidatures (présentées dans l'une ou l'autre des catégories). Ils se réservent le droit de demander des détails ou références complémentaires aux candidats, par l'intermédiaire du secrétariat international Via Alpina.

Parmi les projets d'égale valeur un équilibre dans la représentation des différents pays et régions des Alpes sera recherché. Le comité de sélection recherchera également la variété dans le type de projets financés (y compris en rapport avec l'année précédente) afin d'optimiser la communication globale.

Le comité de sélection se réserve le droit de sélectionner moins de projets que prévu, voire aucun, si la qualité des candidatures est insuffisante.

Les décisions du comité de sélection seront sans appel.

Par l'envoi de leur candidature, tous les participants au concours autorisent le secrétariat international Via Alpina à publier un résumé de leur proposition de projet et une adresse e-mail de contact sur [www.via-alpina.org](http://www.via-alpina.org) et [www.alpconv.org](http://www.alpconv.org) ou tout autre support, afin de faire connaître l'éventail d'initiatives dans les Alpes.

## 6. Attribution des bourses

La décision du comité de sélection sera communiquée aux candidats retenus pour le 16 janvier 2012 au plus tard. Une première tranche de 50% (500 euros) sera versée à réception du contrat de boursier signé. La deuxième et dernière tranche de 50% sera payée à réception du court métrage.

## **7. Autres droits et obligations des lauréats**

Les droits et obligations détaillés des lauréats seront définis dans le contrat de boursier signé par les candidats sélectionnés et le secrétariat international Via Alpina, d'ores et déjà téléchargeable sur [www.via-alpina.org](http://www.via-alpina.org).



## Annexe 5 :

### Etude des retombées économiques des Chemins de Stevenson



## Étude des retombées économiques des randonneurs du chemin de Stevenson - année 2010

### Préambule

La randonnée itinérante est une pratique touristique ancienne mais qui reste néanmoins peu étudiée, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif.

Or depuis quelques années semble se confirmer un nouvel engouement pour des randonnées itinérantes telles que le GR20®, les sentiers de Saint-Jacques de Compostelle, le Chemin de Stevenson notamment. Mais quel est réellement l'ampleur de cet engouement et de son impact économique sur les territoires ?

Concernant le Chemin de Stevenson, quelques données de fréquentation circulaient jusqu'alors sans que l'on puisse réellement les considérer comme fiables, faute d'informations sur la source et le protocole d'obtention de ces données.

Dans le cadre de sa stratégie de développement, l'association Sur le Chemin de RL Stevenson a donc souhaité la mise en œuvre d'une démarche d'étude rigoureuse visant à produire des données statistiques précises sur différents champs d'observation.

Une mission d'étude a été confiée au cabinet TRACES TPI, accompagné par l'expertise statistique d'Eric Maurence Consultants (via le modèle économique Visio Impact®). Cette étude a permis le déploiement de plusieurs outils au cours de l'année 2010.

L'objectif : mieux cerner la réalité de la fréquentation du Chemin de Stevenson, mieux connaître les profils des randonneurs ainsi que leur impact économique sur les communes traversées.

Ce document de synthèse présente les principaux résultats et permet de fixer un certain nombre de repères utiles pour la compréhension de ce que l'on peut aujourd'hui réellement qualifier de « phénomène Stevenson ».

1287 randonneurs ont été interrogés entre avril et octobre 2010, 465 d'entre eux ont renseigné le carnet de dépenses journalières. 5 éco-compteurs ont été placés le long du parcours avec l'aide des comités de la randonnée pédestre, dont 1 par le Parc national des Cévennes et 2 par le Conseil général du Gard. 17 hébergeurs ont renseigné chaque soir leurs nuitées totales et les nuitées spécifiques aux randonneurs Stevenson. Les tour-opérateurs, agences réceptives et la Fédération Française de la Randonnée Pédestre ont communiqué leurs volumes de ventes.

Ces résultats sont aussi les leurs ! Merci à tous.



## Les randonneurs du Stevenson : Profil et comportements

### Qui sont-ils ?

82% des randonneurs sont français, en général originaires de la région Rhône-Alpes (20%), Ile-de-France (15%) et PACA (10%). 21 régions françaises sont représentées, et 14 nationalités étrangères : les Belges sont les plus présents (4,4%) devant les Allemands (4,2%) et les Anglais (2,6%).

Ils randonnent en groupe (50%), en couple de conjoints (30%) ou seuls (20%). La taille moyenne des groupes est de 4,45 personnes. 11% de ces groupes sont accompagnés par une personne ne randonnant pas et, dans ce cas, la taille moyenne du groupe est de 7,6 personnes.

On dénombre un peu plus d'hommes que de femmes (55%/45%) et on constate une moyenne d'âge de 53 ans.

La catégorie socioprofessionnelle la plus représentée est celle des retraités (38%) devant les cadres (27%) et les employés (18%).

### Âge des randonneurs



### Quand randonnent-ils ?

La saison de pratique est très allongée et régulière en terme de niveau de fréquentation : en effet, elle s'étale principalement du mois de mai au mois de septembre inclus.

Globalement le dimanche est la journée de départ de randonnée privilégiée (22%). Les mois d'avril, septembre et octobre connaissent des départs répartis sur l'ensemble des jours de la semaine.

Au cours des mois de juin, juillet et août les départs sont plus marqués les dimanche, lundi et mardi (début de semaine). Le mois de mai est lui marqué par une incidence des points avec des départs plus marqués les 4 derniers jours de la semaine.

### Quelle attractivité du chemin ?

Le Stevenson est pour 95% des randonneurs le motif principal de venue dans la région, et 80% ne seraient pas venus en séjour sans sa présence. Plus de la moitié des randonneurs découvre la région à l'occasion de cette itinérance.

### Comment randonnent-ils ?

55 % des randonneurs réalisent un parcours de 10 étapes et plus. La moyenne des étapes parcourues pour l'ensemble étant de 8,7, ce qui correspond à un long séjour. Le chemin de Stevenson est très marqué dans son découpage : 31 points de départ et 25 points d'arrivée différents sont cités.

92,7% des randonneurs sont à pied sans âne, 5,4% sont à pied accompagnés par un âne, en général des familles. Un peu moins de 2% des randonneurs pratiquent le Stevenson à VTT ou à cheval.

11% font appel à une agence de voyage pour l'organisation de leur randonnée.

87% des entités interrogées possèdent au moins un topoguide, acheté dans 8 cas sur 10 en 2010. Un topoguide est en moyenne utilisé par 3,8 personnes.

### Comment ont-ils connu le Stevenson ?

54,4% des randonneurs ont connu le Chemin de Stevenson par le bouche à oreille et 20,7% le connaissent grâce aux médias (presse, radio, tv, internet).



## RANDONNEUR TYPE

**C'est un français de 53 ans, qui randonne à pied sur 9 jours, en couple ou groupe d'amis. Il vient entre mai et septembre, choisit la demi-pension, et utilise le topoguide.**

### Comment s'organisent-ils ?

78% des randonneurs réservent à l'avance l'ensemble de leurs hébergements et 40% entre 1 mois et 3 mois à l'avance. Il est intéressant de noter que 6% réservent leur randonnée au fur et à mesure et que 16% des randonneurs ne réservent pas du tout.

La logistique de transport des randonneurs reste très éparpillée et combine différents modes de transport (7 modes au total). Le recours à des modes de transports locaux ainsi qu'aux transports en commun (notamment pour le retour) est indispensable à l'itinérance Stevenson.

En effet, les randonneurs sont 46% à utiliser les transports en commun pour se rendre au départ et près de 69% à les utiliser pour le retour.

### Modes de transport



## Les randonneurs du Stevenson : Retombées

### Combien sont-ils ?

Les différents protocoles de calcul utilisés (éco-compteurs, relevés des nuitées chez les hébergeurs, campagne de comptages visuels, points d'ancrages) ont tous indiqué une fourchette de fréquentation comprise entre 5 000 et 7 500 randonneurs. Les indices les plus fiables proviennent des données des 5 éco-compteurs qui permettent d'affiner cette fourchette et d'obtenir un nombre compris entre 5 840 et 6 430 randonneurs, répartis au sein de 2 041 « groupes » de randonneurs.

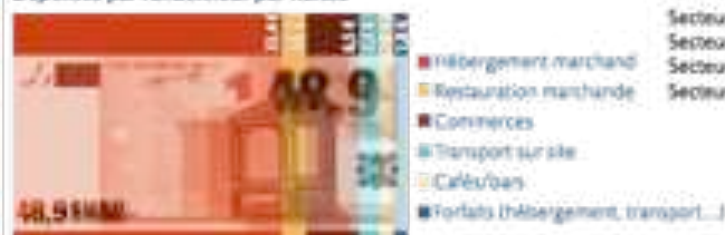
Les flux mensuels de randonneurs sont assez constants de mai à septembre (chaque mois entre 16 et 22% du volume total) contre environ 3% pour le mois d'avril et seulement 0,5 % pour le mois d'octobre.



### Combien dépensent-ils ?

Le randonneur Stevenson dépense en moyenne 48,9 € par nuitée passée sur le territoire. Avec un séjour d'une durée moyenne de 9,6 nuitées, son passage sur le territoire génère un chiffre d'affaires de 467,7 € par personne. Le total des retombées générées par les randonneurs est donc de 2 872 000 €.

### Dépenses par randonneur par nuitée



### Comment dépensent-ils ?

Retombées au sein des hébergements

97% des randonneurs ont eu recours à l'hébergement marchand, pour une dépense totale cumulée de 2 028 000 €, tous postes de dépenses confondus (hébergement, restauration, petits-déjeuners, painiers repas, etc.).

Cette somme représente 55 840 nuitées marchandes. À noter que les 2/3 de ces nuitées sont réalisées dans le cadre d'une demi-pension.

Retombées au sein des restaurants

Hors formule liée à un hébergement, 68% des randonneurs ont consommé au sein des restaurants. Ces consommateurs ont dépensé en moyenne 17,2 € par repas. Au total, 9 962 repas ont été pris au restaurant pour une dépense totale de 175 477 €.

Retombées au sein des commerces

94% des randonneurs ont réalisé des dépenses au sein des commerces, pour en moyenne 66 € par consommateur. Au total, ces dépenses s'élèvent à 382 000 €. Elles se répartissent pour 180 000 € en achats courants (alimentation, presse, pharmacie notamment), 86 900 € en produits locaux (souvenirs, produits du terroir) et pour 11 000 € sur d'autres formes d'achat.

Retombées pour les cafés/bars

80% des randonneurs ont consommé au sein des cafés/bars situés sur le parcours : le nombre moyen de consommations par consommateur est d'un peu plus de 6, pour une dépense moyenne de 3,5 € par consommation, pour un total de 30 401 boissons.



## VOLUMES

Ils sont 6 140 à fréquenter l'itinéraire, de mi-avril à mi-octobre, pour 59 000 nuitées. Les retombées représentant 2,9 millions d'euros répartis sur l'ensemble des secteurs traversés.

Retombées pour les entreprises locales de transport

46% des randonneurs ont eu des frais de transport au cours de leur randonnée, dont 25% pour le seul transport des bagages. Ces dépenses représentent un total de 141 774 €.

Autres retombées

Les randonneurs réalisent 39 650 € de dépenses diverses auprès d'autres types de prestataires (prestataires de loisirs, agences, visites, etc.).

### Où dépensent-ils ?

35 tronçons de dépense ont été cités par les randonneurs, signe d'une forte diffusion des retombées. Le tronçon qui capte le plus de dépenses est celui se terminant au Pont-de-Montvert (c'est-à-dire les dépenses réalisées le matin au départ dans la journée sur le parcours et le soir au Pont-de-Montvert), avec des retombées cumulées de 242 200 €. 12 autres tronçons bénéficient annuellement de plus de 100 000 € de retombées générées par le passage des randonneurs.

### Récapitulatif par secteur :

Secteur Velay :	650 000 €
Secteur Gévaudan :	813 000 €
Secteur Mont Lozère :	725 000 €
Secteur Cévennes :	680 000 €

3



## A RETENIR... D'AVRIL À OCTOBRE 2010

Plus de 6 140 randonneurs itinérants ont parcouru le Chemin de Stevenson

289 randonneurs présents simultanément sur un parcours moyen de 8,7 étapes et ce, tous les jours pendant 6 mois : une moyenne de 37 randonneurs par étape et par jour

80% des randonneurs ne seraient pas venus en séjour dans la région sans le Chemin de Stevenson

Taille moyenne des groupes : 4,45 personnes

20% de randonneurs étrangers, 15 nationalités représentées

Plus de 2 millions d'euros de retombées économiques au sein des hébergements (tous postes de dépenses confondus)

175 000 € au sein des restaurants (hors formule pension)

382 000 € au sein des commerces

105 000 € au sein des cafés/bars

142 000 € auprès des entreprises locales de transport et logistique

40 000 € auprès d'autres prestataires

13 communes différentes qui bénéficient de plus de 100 000 € de retombées économiques

Ont été consommés :

- 56 874 repas dont 46 912 au sein des hébergements et 9 962 au sein des restaurants
- 48 387 petits-déjeuners
- 30 401 boissons au sein des cafés/bars

53 302 achats ont été réalisés au sein des commerces

Dépense moyenne /randonneur : 48,90 € /nuitée et 467 € /séjour

Un taux de recours à l'hébergement marchand de 97%, une durée moyenne de séjour de 9,7 nuitées, des dépenses moyennes par personne et par jour de 49 €

Les randonneurs du Stevenson présentent un profil de consommation au dessus de la moyenne des touristes en séjour

**59 000 nuitées touristiques sur le territoire  
2,9 millions d'euros de retombées économiques**



Tel : 04 66 43 86 31  
www.stevenson@gmail.com  
www.chemin-stevenson.org

## BIBLIOGRAPHIE

- ALLEMAND S, ASCHER F., LEVY J. (dir.) (2005), *Les sens du mouvement*, Belin, 328 p.
- Alpes magazine n°87 (2004), *La plus belle traversée des alpes par la Via Alpina*, mai-juin, pp. 29-76.
- ALPES MAGAZINE, CHAMBERY PROMOTION, MONTANEA (2009), *Quel avenir pour le tourisme d'été en montagne*, colloque, Chambéry, 9 juin.
- ALTERNATIVES SUD (2006), *Expansion du tourisme : gagnants et perdants*, Vol.XIII - 2006, n°3, Louvain-la-Neuve – Paris, CETRI – Syllepse, 182 p.
- ALTERTOUR (2011), communiqué de presse,  
<http://altercampagne.free.fr/pages/2008/AlterTour/Medias-Altertour-2011.html>.
- AMALOU P., BARIOULET H., VELLAS F. (2001), *Tourisme, éthique et développement*, Editions L'Harmattan, 304 p.
- AMSELLE J.-L. (2010), *Rétrovolution : essai sur les primitivismes contemporains*, Stock.
- ANTHEAUME B. ET GIRAUT F. (dir.) (2005), *Le territoire est mort Vive les territoires ! - Une (re)fabrication au nom du développement*, IRD Editions, 284 p.
- Association nature limousin (2009), *Etude d'impact économique et touristique sur le territoire du parc naturel régional de Millevaches*, 18p.
- ATTALI J. (2003), *L'Homme nomade*, Paris, Fayard, 484 p.
- BALLAY P., BULTHUIS M. (2004), « Le nouveau visage de l'itinérance » in ANDREW C. (dir.), *Nos diverses cités n°1*, Printemps, pp. 122-126.
- BÄTZING W. et al. (2003), *Les Alpes, un foyer de civilisation au cœur de l'Europe*, LEP, le Mont-sur-Lausanne, 510p.
- BAZIN H. (2006), *Comparaison entre recherche-action et recherche classique*, document électronique in Bibliographie R-A, disponible sur <http://biblio.recherche-action.fr/document.php?id=137#tocto2>.
- BELA H. BANATHY (1992), *Une vision systémique de l'éducation : concepts et principes d'une pratique efficace*, p. 184.
- BENSAHEL L., BOURDEAU Ph., François H. (2012), *Fin (?) et confins du tourisme*, L'Harmattan.
- BENSAHEL-PERRIN L., FRANCOIS H., MARCELPOIL E. (dir.) (2010), *Stations de sports d'hiver face au développement durable*, L'Harmattan, 178 p.
- BERARD R. (2010), *Culture transmoderne & tourisme durable en moyenne montagne --- En quoi les acteurs d'un territoire de montagne participent-ils à l'émergence de nouveaux modèles de développement touristique durable ? L'exemple du Parc Naturel Régional du Vercors (38)*, BOURDEAU Ph. (dir.), Mémoire de Master 1 IDT Aménagement, 85 p.

BERELSON B. (1954), *Content Analysis, in Handbook of social psychology*, vol. I, Ed. Gardner Lindzey, Reading (Mass.), Addison Wesley, p. 189.

BERTHELOT L. (2006), *Evaluation et pilotage de projet touristique : le cas de Via Alpina, projet d'itinérance touristique à l'échelle de l'Arc Alpin*, BOURDEAU Ph. (dir.), Mémoire de Master 2 Tourisme durable et dynamiques territoriales, Université Joseph Fourier.

BERTHELOT L. (2007), How does the French association "Grande Traversée des Alpes" try to develop the European Alps as a tourism destination ? présenté dans le cadre de Evento ciencias y turismo y lanzamiento centro de turismo científico de Patagonia, Coyhaique (Chili), jeudi 23 Août.

BERTHELOT L., CORNELOUP J. (dir) (2008), *Itinérance, Du Tour aux détours – Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Editions du Fournel, L'argentière La Bessée, 199 p.

BERTHELOT L., TOLLIS C. (2010), Partir, Ailleurs, A pied - Revisiter les fondamentaux de l'itinérance pédestre au long cours. Retours d'expériences sur la Via Alpina (Arc Alpin) et le Pacific Crest Trail (USA), présenté au Colloque Itinérances au long cours, itinérances des profondeurs itinérances, La grave, du 15 au 17 janvier.

BERTHELOT L., TORNAY V., MIGNOTTE A. (2008), « Comment penser l'itinérance dans une approche durable des territoires » in BERTHELOT L. CORNELOUP J. (dir), *Itinérance, Du Tour aux détours – Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Editions du Fournel, L'argentière La Bessée, pp. 137-154.

BESSE J.-M. (2004), « Le postmodernisme et la géographie. Eléments pour un débat » in L'Espace géographique, tome 33, Belin, pp 1-5.

BIARD R. (2000), « Dictionnaire de l'extrême gauche, 1978 » in CHOLLET L. (dir.), *L'insurrection situationniste*, Dagorno.

BLANGY S., DUBOIS G., KOUCHNER F. (2002), *Écotourisme, expériences françaises*, Collection Guide de savoir-faire, Editions Atout France, 92 p.

BONIFACE M., GIBAUD A., GOUJON H. (2008), L'itinérance récréative au service du développement d'un territoire rural... ou l'innovation et la singularité pour pouvoir résister ! présenté en IUP3-ADT, Université Joseph-Fourier.

BOUDIN A. (2005), « L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée » in ALLEMAND S. et al. (dir.), *Les sens du mouvement*, Belin, pp. 91-98.

BOURDEAU P. et MAO P. (2002), « Les nouveaux espaces de pratiques sportives de montagne et de nature », in BESSY O. et HILLAIRET D. (dir.), *Les espaces sportifs innovants, Tome 2 : Nouvelles pratiques, nouveaux territoires, l'innovation dans les espaces marchands et mixtes*, Voiron, Presses Universitaires du Sport, pp. 83-122.

BOURDEAU Ph. (2003), *Territoires du hors-quotidien -Une géographie culturelle du rapport à l'ailleurs dans les sociétés urbaines contemporaines Le cas du tourisme sportif de montagne et de nature*, Rapport de diplôme d'habilitation à diriger des recherches, Université Joseph Fourier-Grenoble 1, 269 p.

BOURDEAU Ph. (2009), *De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ?*, Revue de géographie alpine [En ligne], Consulté le 11 mai 2010. URL : <http://rga.revues.org/index1049.html>.

BOURDEAU Ph. (2009), Itinérance et nouvelles frontières du tourisme présenté aux 1ères assises nationales du tourisme itinérant, Chambéry, 25 septembre.

BOURDEAU Ph. (dir.) (2006). *La montagne, terrain de jeu et d'enjeux. Débats pour l'avenir de l'alpinisme et des sports de nature*, éditions du Fournel, L'Argentière-la-Bessée, 206 p.

BOURDEAU Ph. (dir.) (2007), *Les sports d'hiver en mutation. Crise ou révolution géoculturelle ?* Hermès-Lavoisier, Paris, 250 p.

BOURDEAU Ph., CHRISTIN R. (dir.) (2011), *Le tourisme : émancipation ou contrôle social ?*, Editions du Croquant, 288 p.

BOURDEAU Ph., CORNELOUP J., MAO P. (2007), « Cultures sportives de nature et territoires : un état des lieux de la recherche française depuis 1990 » in CORNELOUP J. (dir.), *Sciences sociales et loisirs sportifs de nature*, L'Argentière-la-Bessée, Editions du Fournel, pp. 157-172.

BOURDEAU Ph., MARTIN N., DALLER J.-F. (2012), *Du tourisme à l'habiter : la migration d'agrément*, L'Harmattan, collection Tourisme et Société.

BOYER M. (1996), *L'invention du tourisme*, Découvertes Gallimard, Trieste, 160p.

BOYER M. (2002), « Comment étudier le tourisme ? », *Ethnologie française* (Vol. 32), pp. 393-404. URL : [www.cairn.info/revue-ethnologie-francaise-2002-3-page-393.htm](http://www.cairn.info/revue-ethnologie-francaise-2002-3-page-393.htm).

BOZONNET J.-P. (2002), « Un siècle d'imaginaires dans les Alpes, Mutation du récit d'ascension et fin de l'initiation institutionnelle » in GRANGE D. (dir.), *L'Espace alpin et la modernité, Bilans et perspectives au tournant du siècle*, Grenoble, PUG, pp. 339-354.

BRUNET R. (2004), « Le postmodernisme en géographie » in *L'Espace géographique*, 2004/1 tome 33, Belin, pp. 6-37.

BRUNET R. *et al.* (2003), *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Reclus-La documentation Française.

BURGELIN O. (1967), « Le tourisme jugé » in *Communications*, 10, *Vacances et tourisme*, pp. 65-96. doi : 10.3406/comm.1967.1144, url : [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm\\_0588-8018\\_1967\\_num\\_10\\_1\\_1144](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_1967_num_10_1_1144).

CAILLY L. (2009), « Des territorialités aux spatialités : pourquoi changer de concept ? » in VANIER M. (dir.), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaire de Rennes, pp. 151-156.

CAZES G. (1989), *Les nouvelles colonies de vacances ?*, L'Harmattan.

CERF M., (1974), *L'antivoyage*, Mercure France, Paris.

CERIANI G., DUHAMEL Ph., KNAFOU R., STOCK M. (2005), «Le tourisme et la rencontre de l'autre », *L'Autre: cliniques, Cultures et sociétés*, vol. 6, n° 1, pp. 71-82.

- CERIANI G., KNAFOU R., STOCK M. (2004). « Les compétences cachées du touriste » in Sciences humaines n°145, pp. 28-30.
- CERON J.-P., DUBOIS G. (2006 a), « Changement climatique : changement de destinations ? » Changement, Pour. n°191., pp. 56-65.
- CERON J.-P., DUBOIS G. (2006), *Demain, le voyage - La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable. Scénarios à 2050.*, Rapport d'étude PREDIT, 182 p.
- CERON J.-P., DUBOIS G. (2005), « Transport aérien et tourisme international : changement de climat à venir ? » in Revue espace n°224, pp. 48-55.
- CESR de Basse-Normandie (2000), « Les itinéraires touristiques à thème en Basse-Normandie », rapport rédigé par LEMARCHAL A., 18 p.
- CHAPPAZ et al. (2008), « La Grande Traversée des Alpes, une itinérance en 5 temps ? », in BERTHELOT L. CORNELOUP J. (dir.), *Itinérance, Du Tour aux détours – Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Editions du Fournel, L'Argentière-la-Bessée, pp.127-137.
- CHOLLET L. (2000), *L'insurrection situationniste*, Dagorno, 349 p.
- CHRISTIN R. (2000), *L'imaginaire voyageur ou l'expérience exotique*, L'Harmattan, Logiques sociales, Paris, 236 p.
- CHRISTIN R. (2008), *Manuel de l'antitourisme*, Yago, 126 p.
- CHRISTIN R. (2010), *Passer les bornes - Sur le fil du voyage*, Yago, 151 p.
- CHRISTIN R. (2011), *A l'ère du tourisme de masse, le voyage est-il encore possible ?*, Contre-expertise, 11 aout 2011, France culture.
- CLARIMONT S., VLES V.(dir.), *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques*, AFNOR, 2008, 226 p.
- CLOT C. (2007), *100 ans d'explorations*, Paris, Glénat, 200 p.
- COGREL A., DOR X., NAILLER H. (2008), L'itinérance récréative Quel statut ? Quel rôle ? - La Route des Vins, Tourisme présenté en IUP3-ADT, Université Joseph-Fourrier.
- COHEN E. (2004), « Backpacking : diversity and change » in RICHARD G., WILSON J. (dir.), *The global Nomad – Backpacker travel in Theory and Practice*, Tourisme and cultural change, channel view publications, pp. 43-59.
- COLLIGNON B., STASZAK J.-F. (2004), « Que faire de la géographie postmoderniste ? » in L'Espace géographique 2004, tome 33, Belin, pp. 38-42.
- CORNELOUP J. (1993), *Escalades et société ; contribution à l'analyse du système, du communicationnel et du social*, Thèse pour le Doctorat en Sciences (STAPS) de l'Université de Paris Sud-Orsay, 730 p.
- CORNELOUP J. (2007), « Ambiance et univers culturels dans les stations de sports d'hiver » in BOURDEAU Ph. (dir.), *Les sports d'hiver en mutation. Crise ou révolution géoculturelle ?* Hermès-Lavoisier, Paris, pp. 183-193.

CORNELOUP J. (2009), « Comment est abordée la question de l'innovation dans les sciences sociales ? », *Revue de géographie alpine* [En ligne], 97-1, mis en ligne le 07 juillet 2009, Consulté le 12 mai 2010. URL : <http://rga.revues.org/index828.html>.

CORNELOUP J. (2009), « Dynamique culturelle et loisirs sportifs de nature », in FERREOL G., (dir.), *Représentations corporelles et loisirs sportifs*, Intercommunications, Bruxelles, pp. 177-193.

CORNELOUP J. (2010), « Innover par la forme transmoderne » in CORNELOUP J. et MAO P. (dir.), *Créativité et innovation dans les loisirs sportifs de nature*, L'Argentière-la-Bessée, Editions du Fournel, pp. 72-98.

CORNELOUP J. (2011), *La forme transmoderne des pratiques récréatives de nature*, Développement durable et territoires [En ligne], Vol. 2, n°3, mis en ligne le 04 décembre 2011, consulté le 05 février 2012. URL : <http://developpementdurable.revues.org/9107>.

CORNELOUP J., BOURDEAU P. (2008), « Regards croisés sur l'itinérance contemporaine » in BERTHELOT L. CORNELOUP J. (dir.), *Itinérance, Du Tour aux détours – Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Editions du Fournel, L'argentière-la-Bessée, pp. 101-110.

COUSIN S. (2004), *Le tourisme à l'épreuve de l'enquête, à moins que cela ne soit l'inverse* in EspacesTemps.net, <http://espacestemps.net/document8210.html>.

COUSIN S., REAU B. (2009), *Tourisme* in EspacesTemps.net, Mensuelles, 29.07.2009 <http://espacestemps.net/document7890.html>.

COX K. (2005), « La structure territoriale de l'Etat (STE) : quelques réflexions critiques » in ANTHEAUME B. ET GIRAUT F. (dir.), *Le territoire est mort Vive les territoires! - Une (re)fabrication au nom du développement*, IRD Editions, pp. 159-173.

CRT Midi Pyrénées, CRT Aquitaine (2003), *Etudes et tendances, La fréquentation et les publics des itinéraires « Saint-Jacques de Compostelle » Juin à octobre 2003*, rédigé par Qappa – BVA, 8 p.

CRT PACA (2009), *Attitudes et comportements de la clientèle touristique sur l'espace montagne des alpes du sud été 2009, les principaux résultats*, rédigé par 3S Marketing, 40 p.

CUVELIER P. (1994), « Un tourisme post-fordiste ? Analyse des mutations du produit touristique », in CUVELIER P. ; TORRES E. ; GADREY J. (dir.), *Patrimoine, modèles de tourisme et développement local*, L'Harmattan, Paris, pp. 9-12.

CUVELIER P. (1997), *L'économie des pratiques touristiques*, thèse de doctorat, Sciences économiques, GADREY J. (dir), Université des sciences et technologies de Lille, 365 p.

CUVELIER P. (1998), *Anciennes et nouvelles formes de tourisme, une approche socio-économique*, Paris, L'Harmattan, coll. Tourisme et sociétés.

DE BELLEFON P. (1980), *Itinérance pyrénéenne*, Paris, Denoël/Marrimpouey.

DE CERTEAU M. (1990), « L'invention du quotidien. 1. Arts de faire », Paris Gallimard, coll ; Folio.

DEBARBIEUX B. (1998), *Tourisme et montagne*, Economica, 107 p.



- DEBARBIEUX B. (2009), « Territoire-Territorialité-Territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain » in VANIER M. (dir.), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes, pp. 19-30.
- DEBARBIEUX B., VANIER M. (dir.) (2002), « Ces territorialités qui se dessinent », Editions de l'Aube, 267 p.
- DEBORD G. (1990), *In girum imus nocte et consumimur igni*, Édition critique, Editions Gérard Lebovici.
- DELEUZE G., GUATTARI F. (1980), *Mille Plateaux*, Éditions de Minuit, Paris.
- DELORME A., (2001), « Les New Age Travellers - Une tentative d'individualisation dans la société du risque » in Sociétés n° 72, Paris, pp. 107-124.
- DENNIS K., URRY J. (2009), *After the car*, Polity, 212 p.
- DEWAILLY J.-M. (1991), « Le Tourisme est-il une industrie ? » in L'Information Géographique n° 5, pp. 197-202.
- DEWAILLY J.-M. (2006), *Tourisme et géographie, entre pérégrinité et chaos ?*, Editions L'Harmattan, 221 p.
- DEWAILLY J.-M., FLAMENT E. (1993), *Géographie du tourisme et des loisirs*, SEDES, Paris.
- DUFOING F. (2004), *L'impossible morale ?*, <http://www.parutions.com/pages/1-6-63-4753.html>.
- DUSSEL E. (1992), *1492, L'occultation de l'autre*, Les Editions Ouvrières.
- Equipe MIT (2002), *Tourisme 1 – Lieux communs*, Belin, 320 p.
- Equipe MIT (2005), *Tourisme 2 – Lieux communs*, Belin, 350 p.
- EXIBARD H., BALLAIS A. HEMART K., (2010), *La mobilité dans la vie des sans domicile fixe*, Rapport final, U.E. Techniques d'enquête, Licence 2, Institut de Géographie Alpine, Université Joseph Fourier, 16 p.
- FODOR F. (2002), « Sur la méthodologie et les applications de la sémiologie », in TATILON C., BAUDOT A. (dir.), *La linguistique fonctionnelle au tournant du siècle*, Toronto, Editions du GREF, pp. 270-275.
- FOUCAULT M. (1975), *Surveiller et punir, Naissance de la prison*, Editions Gallimard.
- FRANCOIS H. (2007), *De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, PECQUEUR B., MARCELPOIL E. (dir.), Thèse de doctorat de l'Université Joseph Fourier, 361 p.
- FUSCH J., (2008), « Sentiers battus et chemins de traverse. La pratique de l'itinérance dans le scoutisme », in BERTHELOT L., CORNELOUP J. (dir.), *Itinérance, du Tour aux Détours – figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Fournel, Collection « sportsnature.org », L'Argentière-la-Bessée, pp. 27-38.

GAGNOL L. (2009), *Pour une géographie nomade. Perspectives anthropogéographiques à partir de l'expérience des Touaregs Kel Ewey (Aïr-Niger)*, SOUBEYRAN O. (dir.), thèse de doctorat en Géographie, Université Joseph Fourier, Grenoble 1, 723p.

GAUGUE A. (2010), Plaisanciers au long cours présenté au Colloque Itinérances au long cours, itinérances des profondeurs itinérances, La grave, du 15 au 17 janvier.

Géographie et Cultures (1999), *La postmodernité, Visions anglophone et francophone*, n°31, L'Harmattan, 144p.

GERBAUX F. (1994), *La montagne en politique*, Logique politique, L'Harmattan, 168p.

GIRARD A. (2012), « Faut-il raccorder une théorie à moyenne portée du post-tourisme à une théorie générale du post-modernisme ? » in BENSACHEL L., BOURDEAU Ph., François H. (dir.), *Fin (?) et confins du tourisme*, L'Harmattan.

GIRAUT F. (2009), « Pas mort le territoire, voire ! La thèse de la déterritorialisation relancée malgré l'intérêt pour les « configurations territoriales » » in VANIER M. (dir.), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes, pp. 181-183

GIRAUT F., ANTHEAUME B. (2005), *Le territoire est mort, vive les territoires*, Paris, éditions de l'IRD, 384 p.

GOUJON L. (2010), « Stations de sports d'hiver et théâtre... L'explosion du modèle des trois unités de temps, de lieu et d'action. Vers la définition d'un nouveau modèle. », BOURDEAU (dir.), *Mémoire de Master 1 Sciences du Territoire – Ville, Territoire et Durabilité*, sous la direction de Bourdeau P., 40p.

GRELLEY P. (2006), « Êtes-vous postmoderne ? », *Informations sociales*, N° 136, p. 51-52.

GROLEAU L. (1999), « L'effet structurant des politiques dans la définition et la construction du phénomène de l'itinérance, et les impacts sur les services et l'intervention » in *Nouvelles pratiques sociales*, Volume 12, Numéro 2, pp. 27-44.

GROS F. (2009), *Marcher, une philosophie*, Carnets Nord, 289 p. :

GTA (2008), *L'itinérance touristique : du nomadisme au projet de développement et d'aménagement d'un itinéraire - Des questions traitées aux questions à traiter...*, rédigé par BERTHELOT L., Grenoble, Avril, 17 p.

GTA (2009), *Etude sur le poids sociologique et économique de l'itinérance*, BERTHELOT L. (dir.), rédigé par REVERET Ch., 40 p.

GTA (2009), *Mobilités douces et randonnée autour de la Via Alpina, Etude préalable en vue d'un dossier de projet européen, Phase 1 – Etude documentaire*, rédigé par GOUJON L., 47 p.

GTA (2010), *Expertise politique et culturelle de la GTA*, rédigé par CORNELOUP J.

GTA (2010), *Livre blanc pour favoriser le « retour des jeunes à la montagne » : "Coup de jeune" sur la montagne*, juin.

GTA (2010), *Mobilités douces et randonnée autour de la Via Alpina, Rapport final 2010 Phase 2 – Expérimentation terrain*, rédigé par GOUJON L., 49 p.

- GTA (2011), Document de travail « politique de marque », rédigé par CORNELOUP J.
- GTA (2011), GTA infos n°46, mars.
- GTA, Oxalis (2008), *Guide Via Alpina Jeunes*, rédigé par CHAUTAGNAT J.-L..
- GUERIN J.-P. (1983), *L'aménagement de la montagne en France – Politiques, discours et productions d'espaces dans les Alpes du Nord*, thèse de Géographie, Université scientifique et médicale de Grenoble, 500p.
- GUERIN J.-P. (1984), « Le tourisme de séjour d'été, » in GUMUCHIAN H. (dir.), *Le tourisme d'été en montagne*, pp. 05-06.
- GUERIN J.-P., GUMUCHIAN H. (1978), *Pourquoi les sports d'hiver ? : mythologies et pratiques*, Institut de géographie alpine, Grenoble, 201 p.
- GUMUCHIAN H. (dir.) (1984), *Le tourisme estival en montagne*, mini colloque de LAMA, Institut de Géographie Alpine.
- GUMUCHIAN, H., MAROIS, C., FEVRE, V. (2000), *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Economica, Presses de l'Université de Montréal, Paris, Montréal, 425 p.
- GWIAZDZINSKI L., RABIN G. (2008), *Périphéries. Le voyage à pied autour de Paris*, L'Harmattan, Paris, 252 p.
- HANTZ C. (2009), *L'itinérance récréative et les jeunes -Quelles itinérances récréatives en montagne chez les jeunes d'aujourd'hui ?*, CORNELOUP J. (dir), Mémoire de master 2 sciences du territoire spécialité tourisme durable et dynamiques territoriales, Université Joseph Fourier Grenoble, 142p.
- HARTOG F. (2003), *Régimes d'historicité : présentisme et expériences du temps*, Seuil.
- HORN M. (2003), *Latitude zéro : 40 000 km pour partir à la rencontre du monde*, Pocket, 344 p.
- HOYAUX A.-F. (2003), *Les constructions des mondes de l'habitant : Eclairage pragmatique et herméneutique*, *Cybergeog : European Journal of Geography*, Epistémologie, Histoire de la Géographie, Didactique, document 232, mis en ligne le 15 janvier 2003. URL : <http://www.cybergeog.eu/index3401.html>
- JOB H., METZLER D., VOGT L. (2003), *Inwertsetzung alpiner Nationalparks : Eine regionalwirtschaftliche Analyse des Tourismus im Alpenpark Berchtesgaden*, Kallmünz. 116 p.
- JOURDAN M., VIGNE J. (1998), *Marcher, méditer*, Espaces libres, Albin Michel, 204 p.
- JOVICIC J. (2000), « L'Habitus touristique: le cas des lettres d'Orient (1850-1900) », *French Cultural Studies*, Paris, Vol 11, N° 31, pp. 101-116.
- KAUFMANN V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité – Bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 115 p.

KELLEE C., ALMEIDA SANTOS C. (2007), « Heritage Tourism on Route 66: Deconstructing Nostalgia », *Journal of Travel Research*, <http://jtr.sagepub.com>, pp. 371-387.

KEROUAC J. (1972), *Sur la route*, Edition de Poche, 436 p.

KNAFOU R. (1990), « Eléments graphiques pour une modélisation spatiale des stations de sports d'hiver », *Mappemonde*, pp. 8-12.

KNAFOU R. (1991), « La crise du tourisme dans les Alpes françaises. Un système qui a fait ses preuves et son temps. », *Dossier de la Revue de Géographie Alpine*, n°6, pp. 13 – 21.

KNAFOU R. (dir.) (1998), *La Planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, 254 p.

KNAFOU R., STOCK M. (2003), « Tourisme », in LEVY J. ET LUSSAULT M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 931-934.

KOUCHNER F., DUFRIEN J.-B. (1995), *La randonnée pédestre en France.*, AFIT, Thétys, coll. « Loisirs et produits », Paris, 103 p.

KRIPPENDORF J. (1987), *Les vacances, et après ?*, L'Harmattan.

L'Espace géographique (2004), tome 33, Belin, 96 pages.

L'Alpe n°23 (2004), *Via Alpina, la grande traversée*, Edition Glénat, Avril-Juin.

LABERGE D., COUSINEAU M.-M., MORIN D., ROY S. (1995), *De l'expérience individuelle au phénomène global : configuration et réponses sociales à l'itinérance*, Les cahiers de recherche du CRI n°1, Juin, 20 p.

LAJARGE R. (2000), *Territorialités intentionnelles. Des projets à la création des Parcs naturels régionaux (ADR région Rhône-Alpes)*, GUMUCHIAN H. (dir.), Thèse de doctorat de l'Université Joseph Fourier, Institut de Géographie Alpine, Grenoble.

LAPOMPE-PAIRONNE L. (2008), *Tourisme de masse et tourisme alternatif. Une approche du tourisme par les pratiques. L'exemple de la randonnée en Languedoc-Rousillon*, GAY JC (dir.), thèse de Géographie, Université Nice-Sophie antipolis.

LE BRETON D. (2000), *Eloge De La Marche*, Editions Métailié, 177 p.

LE BRETON E. (2005), « Mobilité, exclusion et marginalité » in ALLEMAND S. *et al.*(dir.), *Les sens du mouvement*, Belin, pp. 116-123.

LEROUX S. (2010), *Le nouvel « âge d'or » de l'aménagement du territoire, Les technologies de l'information et de la communication au regard de l'autonomie et de la justice spatiales (Vésubie, Diois et Maurienne)*, SOUBEYRAN O. (dir.), thèse de doctorat en Géographie, Université Joseph Fourier, Grenoble 1, 473 p.

LEVY B. (2004), « Voyage et tourisme – malentendus et lieux communs » in « voyage, tourisme, paysage », *le globe*, *Revue Genevoise de Géographie*, Tome 144, Genève, pp. 123–136.

- LEVY J. (1998), « Les identités nouvelles sont arrivées. Nous habitons des lieux multiples » in KNAFOU R. (dir.), *La Planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, 254 p.
- LEVY J. (1999), *Le tournant géographique : penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 399 p.
- LEVY J. (2000), « L'exception ordinaire », in LEVY J., LUSSAULT M. (dir.), *Logiques de l'espace, esprits des lieux. Géographies à Cerisy*, Belin, Paris, pp. 333-343.
- LEVY J. (2005), « Essence du mouvement » in ALLEMAND S. et al. (dir.), *Les sens du mouvement*, Belin, pp. 10-34.
- LEVY J. (2011), *La mobilité comme bien public*, Métropolitiques, 21 septembre 2011, URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public.html>.
- LEVY J., LUSSAULT M. (2000), *Logiques de l'espace, esprit des lieux: géographies à Cerisy*, Belin, 350 p
- LEVY R. (2005), *Les doctorants CIFRE : médiateurs entre laboratoires de recherche universitaires et entreprises* in Revue d'économie industrielle, vol. 111. pp. 79-96. [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rei\\_0154-3229\\_2005\\_num\\_111\\_1\\_3083](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rei_0154-3229_2005_num_111_1_3083).
- LEVY R., WOESSNER R. (2007), *Les thèses CIFRE, un indicateur de la structuration spatiale de la recherche*, Formation emploi [En ligne], mis en ligne le 31 mars 2009, consulté le 26 février 2012. URL : <http://formationemploi.revues.org/1686>
- LIMA S. (2009), « Le dépassement des territoires : bâtisseurs et passeurs d'espaces » in VANIER M. (dir), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaire de Rennes, pp. 167-176.
- LIPOVETSKY G. (2006), *Les temps hypermodernes*, Grasset.
- LOUF F. (2011), *Profil et impact économique des randonneurs du chemin de Stevenson, Etude 2010* présenté aux 2èmes Assises nationales du tourisme itinérant, Ceillac, 23 et 24 septembre.
- LUSSAULT M. (2005), « la mobilité comme une événement », in ALLEMAND S. et al. (dir.), *Les sens du mouvement*, Belin, pp. 109-116.
- LUSSAULT M. (2007), *L'homme spatial, la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 263p.
- LUSSAULT M., STOCK M. (2010), « Doing with space : towards a pragmatics of space », *Social Geography*, vol. 5, 1, pp. 11-19.
- LUSSAULT M., STOCK S. (2003), « Mobilité » in LEVY J. et LUSSAULT M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, pp. 622-625.
- MAFFESOLI M. (1988), *Le Temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse*. Paris, Librairie Méridien/Klincksieck. Réédition (1991), Le Livre de Poche, Biblio/essais.

- MAFFESOLI M. (1997), *Du nomadisme, vagabondages initiatique*, Livre poche, 190p.
- MAFFESOLI M. (1999), « Postmodernité », in AKOUN A., ANSART P. (dir.), *Dictionnaire Robert de sociologie*, Paris, Le Seuil.
- MAFFESOLI M. (2003), *Notes sur la postmodernité – le lieu fait le lien*, Institut du monde arabe, Le félin, 137 p.
- MAFFESOLI M., « Aspects juridico-politiques 'Débats publics' sur la post-modernité » [en ligne] <http://www.miviludes.gouv.fr/fr/I ?G/pdf/MichelMaffesoli.pdf>.
- MAO P. (2003), *Les lieux de pratiques sportives de nature dans les espaces ruraux et montagnards, Contribution à l'analyse de l'espace géographique du sport*, GUMUCHIAN H. (dir.), Thèse de doctorat de l'Université Joseph Fourier, Institut de Géographie Alpine, Grenoble.
- MARTUCELLI D. (2005), « Les revers de la mobilité généralisée », », ALLEMAND S. *et al.* (dir.), *Les sens du mouvement*, Belin, pp. 99-108.
- MIAUX S. (2007), « L'expérience de l'itinéraire des chemins de Saint-jacques-de-compostelle, un autre rapport du sujet au lieu » in *espaço e cultura* n° 21, janvier, pp. 101-108.
- MICHEL F. (2000), *Désirs d'ailleurs – le voyage commence là où s'arrêtent nos certitudes...*, Armand colin, chemins de traverse, 272 p.
- MICHEL F. (2003), *L'autre sens du voyage – Manifeste pour un nouveau départ*, Expression Directe, Paris, 118 p.
- MICHEL F. (2004), *Voyage au bout de la route*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 290 p.
- MICHEL F. (2005), *Autonomadie : Essai sur le nomadisme et l'autonomie*, Paris, Homnisphères, 256p.
- MICHEL F. (dir.) (1998), *Tourisme, Touristes, Sociétés*, L'Harmattan, collection Tourisme et Sociétés, 376 p.
- MICHELAT G. (1975), « Sur l'utilisation de l'entretien non directif en sociologie » in *Revue française de sociologie*, pp. 229-247.
- MIGNOTTE A. (2005), L'itinérance : une voie à suivre pour un tourisme humain et compétitif présenté au septième sommet du tourisme, Chamonix, 7-9 décembre.
- MOITESSIER B. (1971), *La Longue Route : seul entre mers et ciels...*, Arthaud.
- MOLES A., ROHMER E. (1998), *Psychosociologie de l'espace*, L'Harmattan.
- MORIN E. (1965), *Pour une politique de l'homme*, Paris, Seuil.
- MORIN E. (1988,) « Le défi de la complexité » in *Chimères* n°5-6, pp. 79-94.
- MORIN E. (2005), « La complexité un défi de la connaissance » in *L'actualité Poitou-Charentes* n° 68, pp. 27-29.

MOSS LAG (2006), *The Amenity Migrants: Seeking and Sustaining Mountains and Their Cultures*, Editions Cabi, 336 p.

MUSTONEN P. (2005), « Volunteer Tourism: Postmodern Pilgrimage? », *Journal of Tourism and Cultural Change* 3, pp. 160-177.

ORT / MITRA (2010), Bilan de saison touristique Été 2009 – Fréquentation touristique Été 2009 - Cahier n° 44.

OUELLET G. (2007), *Identité et itinérance : les stratégies identitaires dans le processus de désinsertion sociale*, Maitrise en sociologie, université du Québec, Montréal, septembre, 109 p.

OZOUF M.-V. (2009), « Le territoire a encore de beaux jours en sciences sociales » in VANIER M. (dir.), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes, pp. 31-35.

PAINTER J. (2009), « Territoire et réseau : une fausse dichotomie ? » In VANIER M. (dir.), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes, pp. 57-66.

PARLEBAS P. (1995), « La mise en ordre sportive » in AUGUSTIN J.-P., CALLÈDE J.-P. (dir.), *Sport, relations sociales et action collective*, Talence, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, pp. 39-46.

PECQUEUR B. (2005), « Le développement territorial : une nouvelle approche des processus de développement pour les économistes du Sud » in ANTHERAUME B. ET GIRAUT F. (dir.), *Le territoire est mort Vive les territoires ! - Une (re)fabrication au nom du développement*, IRD Editions, pp. 295-316.

PERRET J. (1993), *Le développement touristique local, les stations de sports d'hiver*, CEMAGREF, Collection Etudes CEMAGREF Montagne, 338 p.

PERRET J. (2003), Les méthodes de diagnostic de petites régions : ingénieur, pasteur et animateur à l'œuvre présenté au Colloque Territoire et Fonctions. Acfas, Rimouski, 12p.

PIOLLE X. (1993), « La montagne « ailleurs » privilégié des citoyens favorisés », in *Aménagements et environnements montagnards*, Dossiers de la Revue de géographie Alpine n°11, Grenoble, pp. 107-111.

POIRIER M., HACHEY R., LECOMTE Y. (2000), « L'inquiétante étrangeté de l'itinérance », <http://id.erudit.org/iderudit/014449ar>, pp. 9-20.

POURTIER R. (2005), « Les âges de la territorialité », in ANTHERAUME B. ET GIRAUT F. (dir.), *Le territoire est mort Vive les territoires ! - Une (re)fabrication au nom du développement*, IRD Editions, pp. 39-46.

RAUCH A. (1996), *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Hachette, Paris.

RAUCH A. (1998), « Mobilités vacancières. » in KNAFOU R. (dir.), *La Planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, p.95-115.

RAUCH A. (2011), *Le voyageur et le touriste*, In Situ [En ligne], 15 | 2011, URL : <http://insitu.revues.org/533>.

REAU B. (2011), *Les Français et les vacances - Sociologie des pratiques et offres de loisirs*, Editions CNRS - Collection Culture et société, 230 p.

REAU B. (dir) (2007), *Nouvelles (?) frontières du tourisme*, Actes de la recherche en sciences sociales n°170, Editions Seuil - Collection Revue, 120 p.

REGULA A. E. (2010), *Experience and Place on the Appalachian Trail*, Papier présenté dans le cadre de L'AAG, Session: Cultural Geographies of Natural Resources scheduled, Washington DC, 14 avril.

RETAILLE D. (2005), « L'espace mobile » in ANTHEAUME B. ET GIRAUT F. (dir.), *Le territoire est mort : vive les territoires ! : une (re)fabrication au nom du développement*, Paris, IRD, pp. 175-201.

RETAILLE D. (2009), « Malaise dans la géographie : l'espace est mobile » in VANIER M. (dir.), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes, pp. 97-114.

REYNAUD L. (2008), *Le « tout ski » est peut-être fini, mais sans le ski, tout est fini !*, 21 avril, <http://www.duralpes.com/le-tout-skiest-peut-etre-fini-mais-sans-le-ski-tout-est-fini/>

RICHARD G., WILSON J. (dir.) (2004), *The global Nomad – Backpacker travel in Theroy and Practice*, Tourisme and cultural change, channel view publications, 298 p.

RICHARD H. (1996), *Du site au spot – Modes et modèles de territorialisation des loisirs sportifs de nature, Le cas du surf des neige*, BOURDEAU Ph. (dir.) Mémoire de Maîtrise, IGA, Grenoble I, 145 p.

RITIMO (2005), *Vacances, j'oublie tout ?*, 52 p.

RODRIGUEZ MAGDA M. R. (1989), *LA SONRISA DE SATURNO. Hacia una teoría transmoderna*, Anthropos, Editorial del Hombre.

ROSA H. (2010), *Accélération. Une critique sociale du temps*, (1re éd. 2005), Paris, La Découverte.

ROY S., HURTUBISE R. (dir.) (2007), *L'itinérance en questions*, Collection Problèmes sociaux et interventions sociales, Presses de l'université du Québec, 408 p.

SCHEOU B. (2009), *Du tourisme durable au tourisme équitable. Quelle éthique pour le tourisme de demain ?*, Collection Les Métiers du Tourisme, Editions De Boeck, 300 p.

SCHEOU B. (2012), « Les réseaux sociaux d'hospitalité, pratiques subversives ou signes de la post-modernité ? » in BENSAHEL L., BOURDEAU Ph., François H. (dir.), *Fin (?) et confins du tourisme*, L'Harmattan.

SCHMITT B., SPADONI P. (2000), *les sentiers de la colère*, L'esprit frappeur n° 80, 156 p.

SCHNEIDER F. (2008), « Une expérience militante : colporter la décroissance » in BERTHELOT et CORNELOUP (dir.), *Itinérance, Du Tour aux détours – Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Editions du Fournel, L'Argentière La Bessée, pp. 121-124.



SECRETARIAT INTERNATIONAL VIA ALPINA (2007), *Guide méthodologique de l'évaluation Via Alpina - Périodes d'enquêtes Été 2005-Été 2007*, rédigé par BERTHELOT L., BEL G., 11 p.

SECRETARIAT INTERNATIONAL VIA ALPINA (2007), *Synthèse internationale de l'évaluation Via Alpina campagne de mesure Été 2007 -pays impliqués : Autriche, Allemagne, Italie, France, Suisse et Slovénie*, rédigé par BERTHELOT L., 16 p.

SECRETARIAT INTERNATIONAL VIA ALPINA (2011), *La Via Alpina 10 ans après sa création : Atouts, défis et perspectives*, document de travail GTA-VA, rédigé par MORELLE N.

SIROST O. (2008), « Entre errance et itinéraires : l'avènement du plein air », in BERTHELOT L., CORNELOUP J., (dir.), *Itinérance, du Tour aux Détours – figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Editions du Fournel, L'Argentière La Bessée, pp. 39-50.

SOUBEYRAN O. (2007), « Pensée aménagiste et tautologies » in LOLIVE J. et SOUBEYRAN O.(dir.), *L'émergence des cosmopolitiques*, La Découverte, *Recherches*, pp. 125-153.

SOUBEYRAN O., BARNIER V. (1985), « Les enjeux du virage aménagiste » in *Loisirs et Sociétés*, pp. 55-91.

STASZAC J.-F. (2004), « Débat : le postmodernisme en géographie » in *L'Espace géographique* 2004, tome 33, Belin, pp. 6-37.

STOCK M. (2001), « Mobilités géographiques et pratiques des lieux. Etude théorico-empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton et Hove (Royaume uni) et Garmish-Partenkirchen (Allemagne) », KNAFOU R. (dir.), Université Diderot de Paris 7, 646 p.

STOCK M. (2004), *L'habiter comme pratique des lieux géographiques*, Espacetemps.net, Textuel, 18.12.2004.

STOCK M. (2005), *Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? L'exemple des pratiques touristiques*, Espacetemps.net, Textuel, 23.05.2000.

STOCK M. (2006), *L'hypothèse de l'habiter poly-topique*, Espacetemps.net, Textuel, 26.02.2006.

TARLIN J. (2007), *L'itinérance sportive pour développer le territoire*, Revue Source n°89.

TESSON S. (2006), *Eloge de l'énergie vagabonde*, Edition des Equateurs, 228 p.

TOLLIS C. (2006), *Imaginaire sociologique et tourisme durable - Rencontre avec les randonneurs longue-distance du Chemin des Crêtes du Pacifique, aux Etats Unis.*, VELLAS F. (dir.), Mémoire de fin d'études à l'Institut d'Etudes Politiques de Toulouse, , 91 p.

TOLLIS C. (2008), *L'épaisseur de la ligne* présenté dans le cadre du Séminaire MetheoGéo, CERMOSEM, Le Pradel, 6 juin.

TOLLIS C., (2008), « Esprit communautaire et gestion partagée : rencontre les randonneurs longue distance du Pacific Crest Trail, aux Etats-Unis », in BERTHELOT L., CORNELOUP J. (dir.), *Itinérance, du Tour aux Détours – figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Editions du Fournel, L'Argentière-la-Bessée, pp. 167-177.

TÖPFFER R. (1996), *Voyages en zigzag*, Hoëbeke, Collection : Le Grand Dehors, 348 p.

- TRAYNARD Ph., S. BRESSARD (1969), *L'apprenti sorcier*, Editorial de la Revue alpine.
- URBAIN J.-D. (2001), « Des mobilités dans tous leurs états... », *Correspondances*, bulletin d'informations scientifiques, n° 64-65, janvier-avril, pp. 3-7.
- URBAIN J.-D. (2002), *L'idiot Du Voyage - Histoires De Touristes*, Payot, 354 p.
- URBAIN J.-D. (2002), *Les vacances*, Cavalier Bleu (le), 128 p.
- URRY J. (1990), *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*, Sage Publications, 176 p.
- URRY J. (2000), *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*, Routledge, 255 p.
- URRY J. (2005), « Petits mondes » in ALLEMAND S. et al. (dir.), *Les sens du mouvement*, Belin, pp.37-48.
- URRY J. (2005), *Sociologie des mobilités – Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Armand Colin, 253 p.
- VACHER L. (2012), « Comment les itinérances touristiques des retraités australiens nous interrogent sur la définition du tourisme ? » in BENSACHEL L., BOURDEAU Ph., François H. (dir.), *Fin (?) et confins du tourisme*, L'Harmattan.
- VANIER M. (2005), « L'interterritorialité : des pistes pour hâter l'émancipation spatiale » in ANTHEAUME B., GIRAUT F. (dir.), *Le territoire est mort Vive les territoires! - Une (re)fabrication au nom du développement*, IRD Editions, pp. 317-336.
- VANIER M. (dir.) (2009), *Territoire, territorialité, territorialisation – Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes, 228 p.
- VERSPIEREN M.R. (1991), *Recherche-action de type stratégique et science (s) de l'éducation*, coédition Contradictions/L'Harmattan, 396 p.
- VIARD J. (2000), *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, L'aube, 166 p.
- VIARD J. (2006), *Eloge de la mobilité*, Ed. de l'Aube, Paris.
- VIARD J. (2006), Nouvelles attentes, nouveaux défis pour le tourisme associatif présenté en séance d'ouverture « Un tourisme associatif ambitieux, le tourisme associatif réaffirme sa place et son rôle dans le tourisme en France », Issy les Moulineaux, mercredi 13 décembre.
- VOGT L. (2008), *Regional Economic Development and Tourism in Peripheral Regions: an Actor-Oriented Analysis of Trekking Tourism in the Piedmont Alps (Italy)*, présenté lors eines Vortrags anlässlich der Jahreskonferenz der Regional Studies Association, Prag.
- WOZNIAK M. (2004), *L'architecture dans "l'aventure des sports d'hiver": stations de Tarentaises (1945-2000). L'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, Thèse de doctorat en géographie, GUERIN J.-P. (dir.), Université Joseph Fourier, Institut de Géographie Alpine, Grenoble, 653 p.

WOZNIAK M. (2006), *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver - Stations de Tarentaise 1945-2000*, Comp'Act, Société Savoisienne d'histoire et d'archéologie, Collection : Mémoires & Documents, 239 p.

# RESUME

## En français

Notre démarche de recherche souhaite se positionner au regard des débats contemporains en sciences sociales autour de la mobilité (KAUFMANN, VIARD, LEVY, LUSSAULT, URRY, STOCK) et plus particulièrement de la mobilité récréative (MIT, MICHEL, REAU, COUSIN, DEWAILLY, BOURDEAU, CHRISTIN). Ce positionnement nous amène à nous inscrire au sein d'une géographie culturelle considérée parfois comme ayant pris un tournant sociologique (STASZAK, 2004).

En suivant l'agencement chronologique proposé dans ce manuscrit, le lecteur découvrira en premier lieu une présentation des enjeux théoriques induits par la prise en compte des pratiques récréatives en mouvement. Le premier chapitre propose de cerner les mutations des rapports entre société et mobilités au sens large et de réfléchir à l'apport de la postmodernité pour mieux les saisir. Le second chapitre resserre quant à lui l'analyse sur une notion et une pratique particulière : l'itinérance. A travers une approche géo-culturelle, l'intention donnée à ce chapitre est d'en saisir les contours et l'intérêt au regard des notions existantes pour aborder les pratiques récréatives. La deuxième étape souhaite positionner l'itinérance (pédestre) dans le champ des pratiques récréatives : quelle place et quels apports ? Pour cela, le troisième chapitre dresse un panorama des enjeux heuristiques présents dans le champ du tourisme en faisant état des différents positionnements de recherche possibles et des notions en émergence. Le chapitre quatre, à travers l'analyse des récits d'expériences d'itinérants pédestres, souhaite valider l'apport du post-tourisme pour saisir les arrangements proposés par ces pratiques. Ce parcours, lorsqu'il est suivi de manière linéaire, se termine par une partie entièrement consacrée à la GTA et son positionnement dans le champ des pratiques récréatives, et plus particulièrement dans le "millefeuille" de l'itinérance récréative : s'agit-il d'une alternative pour l'aménagement et le tourisme alpin ou d'une forme moderne du tourisme itinérant ? Pour y répondre, le chapitre cinq analyse la singularité de l'association dans le paysage alpin à l'échelle française comme à l'échelle européenne. Le chapitre 6 établit l'idée que la GTA est une structure de l'entre-deux à la fois gestionnaire d'itinéraires et animatrice d'une filière.

Mots-clés : Itinérance, Post-tourisme, pratique, récit d'expérience, mobilités, projet d'aménagement, Alpes.

## En anglais

Our research approach is a contribution related to the contemporary social sciences debate around mobility (KAUFMANN, VIARD, LEVY, LUSSAULT, URRY, STOCK) and especially recreational mobility (MIT, MICHEL, REAU, COUSIN, DEWAILLY, BOURDEAU, CHRISTIN). Therefore our field of work is cultural geography, sometimes seen as having taken a sociological turn (STASZAK, 2004).

Following the chronological order of this manuscript, the reader will first encounter a presentation of the theoretical issues linked to the consideration of recreational practices "in motion". The first chapter aims at identifying the mutations of the relationships between society and mobility in a broad sense, and reflecting about the input of post modernity in order to apprehend them better. The second chapter focuses the analysis on a specific notion and practice: "itinérance", i.e. recreational travel. The aim of this chapter is to identify its outline and interest, through a geo-cultural approach basing on the existing notions to study recreational practices. In a second stage, recreational travel (on foot) is positioned within the area of recreational activities: which place and which contributions? To that effect the third chapter sets out a panorama of heuristic issues in the field of tourism, presenting the various possible research approaches and emerging notions. The fourth chapter, through the analysis of experience accounts of walkers, aims at validating the input of post-tourism in order to apprehend the compromise linked to these practices. When followed in a linear way, this route ends with a part entirely dedicated to GTA and its integration in the field of recreational practices, and especially in the "layer cake" of recreational travel: is it an alternative for territorial development and alpine tourism or a modern form of travelling tourism? In order to provide an answer, chapter five analyses the singularity of this association in the alpine landscape both at the French and European levels. Chapter 6 establishes the idea that GTA is a structure of the in-between, both manager of tourist routes and coordinator of an activity chain.

Keywords: mobility, post-tourism, practice, experience account, planning project, Alps, roaming.